W numerze: ROZBUDOWA CENTRUM LOTNICZEGO W LESZNIE ● MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA LOTNICZA ● LISTY SPOD SKRZYDŁA ● HERB JAK SERCE ● REKORDY W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (834) ● 2. VII. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



SEZON TURYSTYCZNY W CAŁEJ PEŁNII

Samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot", prowadzone przez doświadczonych pilotów, przewożą tysiące turystów do Polski i z Polski oraz na trasach krajowych. Na zdjęciu: W kabinie Iła-18 — dowódca kpt. Zbigniew Płoński oraz jako drugi pilot kpt. Ludwik Kowalczyk.

Foto: M. KOBRZYNSKI

PARLAMENT LUDZI PRACY

DZIAŁALNOŚĆ związków zawodowych znana jest na co dzień. Odczuwa ją dziś każdy, m. in. pracownicy lotnictwa cywilnego; ci z Aeroklubu PRL, z LOT-u i lotnictwa gospodarczego, gdzie działa Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców; ci z lotnictwa sanitarnego, należący do Związku Zawodowego Pracowników Służby Zdrowia i ci z przemysłu lotniczego, będący członkami Związku Zawodowego Metalowców. Działalność związków zawodowych odczuwamy zarówno w formie bezpośredniej jak i pośredniej. Bezpośredniej, gdy chodzi o ochronę interesów zawodowych i bytowych poszczególnych pracowników i członków ich rodzin, a pośredniej — z racji coraz większego oddziaływania związków na decyzje rządu oraz organów administracji państwowej i terenowej wszystkich szczebli.

W ostatnich latach nastąpił znaczny wzrost związków zawodowych, co przejawiało się przede wszystkim w zwiększeniu udziału załóg w zarządzaniu przedsiębiorstwami, w rozszerzaniu różnych form współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa i wynalazczości pracowniczej, a także w umacnianiu praworządności w stosunkach pracy i w stosunkach społecznych w ogóle. Wzrosła też aktywność organizacji związkowych, zmierzająca do osiągnięcia poprawy warunków mieszkaniowych ludności, ochrony zdrowia i ubezpieczeń społecznych, oświaty, kultury, sportu i wypoczynku.

Wyrazem troski instancji związkowych o poprawę warunków bytowych ludzi pracy było przyznanie w latach 1963—66, dzięki Uchwałom V i VI Kongres Związków Zawodowych, 9,3 mld zł na podwyżki płac, którymi objęto 60 procent wszystkich pracowników gospodarki uspołecznionej. Regulacja płac korzystna dla pracowników lotnictwa sportowego, miała m. in. miejsce również w Aeroklubie PRL.

Właśnie w tych dniach, w drugiej połowie czerwca, miało miejsce w Warszawie wydarzenie dużej wagi. Obradował bowiem VI Kongres Związków Zawodowych, zwany popularnie parlamentem ludzi pracy. Kongres wszechstronnie ocenił dorobek ruchu związkowego w ostatnich 4 latach i wytyczył zadania stojące przed nim na przyszłość, a także wybrał nowe centralne władze związków zawodowych. Uchwały VI Kongresu mają doniosłe znaczenie, żywotne dla rozwoju naszego kraju i naszego dalszego, coraz lepszego życia.

„Zadania, jakie wyłaniają się na obecnym etapie rozwoju budownictwa socjalistycznego — stwierdził m. in. I sekretarz KC PZPR Władysław Gomułka w swym przemówieniu na Kongresie — wymagają wzrostu aktywności i odpowiedzialności każdego pracownika za swój posterunek pracy i cały zakład produkcyjny. W ostatecznym bowiem rachunku o skuteczności naszej działalności gospodarczej decyduje zawsze człowiek, jego inicjatywa, umiejętność, zaangażowanie, postawa ideowa i moralna. W tym ludzkim czynniku zawarte są olbrzymie, nie w pełni jeszcze wykorzystane, rezerwy lepszego funkcjonowania całej naszej gospodarki i wzrostu produkcji i na tym polega jedność zadań gospodarczych, społeczno-politycznych i ideowo-wychowawczych w działalności samorządu robotniczego".

Jedność spraw produkcji i bytu była naczelną dewizą VI Kongresu, na którym poruszano również wiele spraw dotyczących młodzieży, a szczególnie jej przygotowaniu zawodowemu do pracy w gospodarce i przemyśle. Dla polskiego ruchu zawodowego obrady i uchwały VI Kongresu posiadają doniosłą rolę. Przyczynią się bowiem do aktywności produkcyjnej i społecznej wszystkich pracujących w budowie Polski socjalistycznej.

(y)

KRÓLIKOWSKI SZYBOWCOWYM MISTRZEM POLSKI

DWA ostatnie dni spędzili szybownicy w powietrzu, walcząc zacięcie o najlepszą pozycję w końcowej klasyfikacji XIII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

16 czerwca 1967 r. zawodnicy mieli zaplanowane zadanie — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 300 km Lisie Kąty — Inowrocław — Człuchów — Lisie Kąty. Niestety, wzmagający się wiatr północny spowodował, że morska bryza sięgnęła aż na Pomorze i stłumiła prądy wznoszące. W rezultacie mety nikt nie osiągnął, choć zwycięzcom konkurencji — Franciszkowi Kępce (Bielsko-Biała) i Janowi Wróblewskiemu (Bydgoszcz) zabrakło do celu tylko 15 km. Otrzymali oni po 805 pkt. A oto dalsze miejsca w VI konkurencji: 3. Adela Dankowska — 282 km — 794 pkt, 4—8. Jerzy Adamek, Józef Dankowski, Sławomir Kwiatkowski, Henryk Muszczyński i Jerzy Popiel — wszyscy po 270 km i 752 pkt.

Ostatni dzień mistrzostw — 17 czerwca i ostatnia konkurencja, którą wobec warunków występujących tylko lokalnie wyznaczono na trasie docelowo-powrotnej Lisie Kąty — Człuchów — Lisie Kąty, długości 193 km. Wszyscy zawodnicy oczekując na poprawę wznoszeń długo zwlekali z odejściem na trasę. I słusznie. Przelot miał charakter wybitnie prędkościowy. Triumfator ostatniej próby, Jerzy Adamek (Warszawa), osiągnął szybkość przelotową 91,54 km/h i zdobył 1 011 pkt. W czołówce uplasowali się: 2—3. Władimir Czuwikow i Jewgienij Rudeński (obaj ZSRR) — 91,18 km/h i 1 003 pkt. 4. Adela Dankowska — 87,62 km/h — 929 pkt. 5. Józef Dankowski — 87,51 km/h — 926 pkt.

Kompletne wyniki XIII Szybowcowych Mistrzostw Polski podamy w następnym numerze wraz z obszerniejszą relacją. Obecnie przedstawiamy tylko pierwszą dziesiątkę: 1. **MIROSŁAW KRÓLIKOWSKI** (Warszawa) — 6 643 pkt, 2. Jewgienij Rudeński (ZSRR) — 6 599 pkt, 3. **JAN WRÓBLEWSKI** (Bydgoszcz) — 6 375 pkt, 4. Bernd Nolte (NRD) — 6 278 pkt, 5. **JÓZEF PIECZEWSKI** (Łódź) — 6 209 pkt, 6. Manfred Blauert (NRD) — 6 074 pkt, 7. **HENRYK MUSZCZYŃSKI** (Ostrów Wlkp.) — 5 963 pkt, 8. **JULIAN ZIOBRO** (Jelenia Góra) — 5 929 pkt, 9. **JERZY POPIEL** (Wrocław) — 5 883 pkt i 10. **EDWARD POPIOŁEK** (Kraków) — 5 608 pkt.

W dniu 18 czerwca br. w godzinach przedpołudniowych odbyło się w Lisich Kątach oficjalne zakończenie XIII Szybowcowych Mistrzostw Polski. Mistrz Polski Mirosław Królikowski otrzymał Puchar Prezesa Rady Ministrów PRL Józefa Cyrankiewicza. Wręczenia dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Zdobywca drugiego miejsca Jewgienij Rudeński otrzymał Puchar Dowódcy Wojsk OPK gen. dyw. pil. Czesława Mankiewicza, a wicemistrz Polski Jan Wróblewski Puchar Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego. Ponadto puchary i nagrody rzeczowe dla zwycięzców ufundowali: Minister Handlu Zagranicznego, Redakcja „Trybuny Ludu", Aeroklub PRL, Aeroklub Grudziądzki, Prezydium MRN i PRN Grudziądza, Motoimport, ZG ZMS oraz wiele miejscowych zakładów pracy. Wszyscy uczestnicy otrzymali też pamiątkowe upominki z patronujących XIII SMP Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego.

W imieniu gospodarzy zawodników pożegnał przewodniczący Komitetu Honorowego XIII SMP mgr Władysław Szubski — I Sekretarz KMiP PZPR, a oficjalnego zamknięcia dokonał prezes APRL Stefan Antosiewicz. (pom)



Mirosław Królikowski

NOWA LINIA „LOTu" WARSZAWA — SHANNON

22 CZERWCA br. Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły nowe połączenie Warszawa — Shannon (Irlandia). Jest to najdłuższa bezpośrednia linia polskiego lotnictwa komunikacyjnego w Europie. Liczy bowiem 2 362 km. Obsługują ją samoloty turbośmigłowe Il-18, które zabierają jednorazowo 87, bądź 97 pasażerów. Trasę tę pokonują w ciągu czterech godzin. Start w każdy czwartek: z Warszawy o godz. 6.40, z Shannon — o 12.20.

Z okazji inauguracyjnego lotu „Poczta Polska" stemplowała znaczki okolicznościowe specjalnym datownikiem.

KONKURS RACJONALIZATORSKI

WZRASTAJĄCE stale zadania przewozowe w transporcie samochodowym i lotniczym, w rozwoju budowy i utrzymania dróg i mostów, w zapleczu technicznym motoryzacji oraz budowie maszyn drogowych i produkcji kamieniołomów drogowych wymagają wprowadzania w coraz szerszym zakresie postępu technicznego do pracy wszystkich dziedzin transportu drogowego i lotniczego oraz włączenia się szerokich rzesz pracowników do realizacji postępu technicznego na drodze wynalazczości pracowniczej.

W celu wzmożenia inicjatywy pracowników, zmierzającej do doskonalenia i usprawnienia pracy, **Ministerstwo Komunikacji, Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców** oraz **Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji**, ogłaszają **KONKURS NA NAJLEPSZE PROJEKTY RACJONALIZATORSKIE W 1967 R.** w zakładach pracy i instytucjach objętych działalnością Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

Czas trwania konkursu ustalony jest w okresie **od 1 stycznia do 31 grudnia 1967 r.** Warunki udziału, zasady oceny prac biorących udział w konkursie oraz wysokość nagród konkursowych ustala regulamin konkursu, który posiadają instytucje i organizacje lotnicze, których pracownicy należą do Związku Transportowców i Drogowców (m. in. Aeroklub PRL i PLL LOT).

Wartość nagród konkursowych wynosi ogółem 1 320 000 złotych.

PODZIĘKOWANIE

VI Samolotowym Rajdem Dziennikarzy i Pilotów żywo zainteresowała się spółdzielnia „Samopomoc Inwalidzka" w Faenicy, zrzeszająca w swych szeregach wielu partyzantów, którzy walczyli, między innymi, na terenach, przez które przebiegał szlak VI Rajdu.

W dowód sympatii i ideowej więzi z programem politycznym VI Rajdu Spółdzielnia wykonała w czynie społecznym (bezpłatnie) estetyczne programy VI Rajdu, za co składamy jej tą drogą jak najserdeczniejsze podziękowanie.

ORGANIZATORZY RAJDU

MELDUNKI Z AEROKLUBÓW

BIAŁYSTOK

31 maja br. piloci szybowcowi Aeroklubu Białostockiego Zygmunt Naharnowicz i Czesław Zaleski wykonali diamentowe przeloty docelowe na trasie Białystok — Szczecin (Dąbie) — 568 km. Zygmunt Naharnowicz przelotem tym uzupełnił odznakę diamentową. Mieczysław Litwińczyk, Mikołaj Andruszkiewicz i Stanisław Kuryłowicz wykonali również diamentowe przeloty docelowe na trasie Michałowo — Elbląg — 303 km. Janusz Pankiewicz i Henryk Markiewicz uzyskali warunki czasowe i przewyższenia do srebrnej odznaki. Wiera Kamińska, Henryk Lisiecki, Walenty Sawicki i Jerzy Purzecki wykonali przeloty po trasie trójkąta 302 km. Najlepszą prędkość uzyskała Wiera Kamińska — 70,6 km/h. Adamowi Sosnowskiemu zabrakło 13 km do wykonania trójkąta 500 km. W tym dniu piloci uzyskali 37 tys. punktów w memoriale Bitnera.

Z innych wyników uzyskanych w maju br. wyróżnić można docel-powrót 396 km, wykonany przez A. Sosnowskiego oraz kilkanaście przelotów po trasie trójkąta 100 i 200 km.

Jan Jagodzik

JELENIA GÓRA

W ostatnich dniach maja pilotom jeleniogórskim nareszcie zaczęła sprzyjać pogoda. 26 maja Marcin Jaksa-Rożen jako pierwszy w tym sezonie wykonał lot czasowy do srebrnej odznaki szybowcowej. W dniu następnym uzupełnił pozostałe warunki — przewyższenie 1 100 m i przelot docelowy 72 km. 1 czerwca 3 pilotów — Zenon Skolski, Stefan Różycki i Paweł Piłat oblecialo trójkąt 220 km Jelenia Góra, Wrocław — Lublin — Jelenia Góra. Zenon Mazurek, choć nie ukończył przelotu docelowo-powrotnego Jelenia Góra — Ostrów, osiągnął jednak odległość 315 km i uzyskał tym samym drugi warunek do złotej odznaki. Na tej samej trasie odległość 325 km pokonał Julian Pawlik, zdobywając warunek do złotej odznaki. Stanisław Januszewski wykonał lot czasowy trwający ponad 7 godzin. 4 czerwca wykonał on przelot docelowy 65 km i spełnił ostatni warunek do srebrnej odznaki szybowcowej. Warunki czasowe uzyskali ponadto Jerzy Osmólski (dopełniając srebrną odznakę szybowcową), Jacek Stroynowski i Ryszard Szpieć, który jednocześnie wykonał przelot 290 km. Trójkąt 220 km Jelenia Góra — Wrocław — Lubin — Jelenia Góra pokonało dwóch pilotów — Tadeusz Kaczmarek i Jan Klęka. 6 czerwca Paweł Piłat dopełnił ostatni diament do złotej odznaki, wykonując przelot docelowy 516 km do Zamościa. Dwóch innych pilotów lądowało niestety po drodze.

W dniu 7 czerwca Jerzy Osmólski i Ryszard Szpieć uzyskali przewyższenia 3 000 m, zdobywając warunek do złotej odznaki szybowcowej, a Jacek Stroynowski wykonał przelot 170 km, zdobywając srebrną odznakę szybowcową.

Wiesław Dziedzio

WARSZAWA

CZOŁOWY skoczek spadochronowy Aeroklubu Warszawskiego, Marek Szugzda, wykonał w dniu 31 maja br. na lotnisku Gocław 500 skok z samolotu.

Gratulujemy.

2 i 3 MIEJSCA POLSKICH SZYBOWNIKÓW W NRD

W Lipsku odbyły się zawodowy szybowcowe kobiet z udziałem pilotek zagranicznych. Startowały również dwie szybowniczki polskie: Łucja Krzywonos z Aeroklubu Warszawskiego i Maria Popiołek z Aeroklubu Gdańskiego. Zawody rozegrano w dwóch klasach. W klasie I zwyciężyła pilotka NRD — Ursel Heinicke; Polka Krzywonos zajęła 3 miejsce. W klasie II pierwsze miejsce zajęła także pilotka NRD Anuelore Feist przed Polką — M. Popiołek.



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

ZARZĄDZENIEM Prezesa Rady Ministrów dotychczasowa Oficerska Szkoła Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie przekształcona została na Wyższą Oficerską Szkołę Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego. Czas studiów przedłużony został z trzech do czterech lat, a absolwenci uczelni otrzymywać będą tytuł zawodowy podporucznika-inżyniera. Pierwsi absolwenci z tym tytułem opuszczą mury koszalińskiej uczelni, która w roku przyszłym obchodzi swoje 20-lecie, we wrześniu 1971 r.

*

W ODDZIALE instytutu badań jądrowych w Łodzi, kierowanym przez prof. dr. A. Zawadzkiego i katedrze fizyki doświadczalnej Uniwersytetu Łódzkiego — zbudowano jedno z największych w kraju urządzeń elektronicznych — hodoskop tranzystorowy. Służy on do badania promieniowania kosmicznego wielkich energii — istotnego problemu współczesnej fizyki. Łódzki hodoskop jest pierwszym tego typu urządzeniem w Polsce, a drugim co do wielkości w Europie. Hodoskop umieszczono 15 metrów pod ziemią, w wybudowanym dla tego celu pomieszczeniu. Twórcą hodoskopu jest mgr inż. Wł. Stefański, który wraz z 10-osobowym zespołem pracował nad jego budową przez 3 lata.

*

DO KOŃCA maja br. w Aeroklubie PRL zarejestrowano uzyskanie w okresie pięciu miesięcy 1967 r 16 srebrnych odznak szybowcowych, 20 złotych, 6 odznak diamentowych oraz 25 pojedyńczych warunków diamentowych. ZG APRL nadał w tym czasie 25 tytułów Mistrza Sportu, z tego 17 w szybownictwie, 5 w spadochroniarstwie i 3 w sporcie samolotowym. Spadochroniarze ustanowili 19 rekordów krajowych, a szybownicy jeden.

*

NA EKRANY kin w kraju wszedł nowy barwny i szerokoekranowy film lotniczo-morski produkcji francusko-włoskiej pt. „Niebo nad głową". Akcja toczy się na lotniskowcu; bardzo dobre zdjęcia lotnicze i sporo przygody fantastycznej, m in. spotkanie pilotów lotnictwa morskiego z „cywilizacją pozaziemską". Film nagrodzony Złotym Medalem na festiwalu w Moskwie w 1965 r. Reżyseria — Yves Ciampi, zdjęcia — Edmond Sechan. Warto obejrzeć.

*

Z DNIEM 20 czerwca br. stanowisko szefa wyszkolenia w Aeroklubie Śląskim w Katowicach objął pil. instr. Wacław Kozielski, dotychczasowy szef wyszkolenia w CWL i w Aeroklubie Podkarpackim; na jego miejsce do Krosna przyszedł pil. instr. Gabriel Legwant, dotychczasowy wiceprezes urzędujący Aeroklubu w Stalowej Woli.

*

REŻYSER Antoni Krauze zrealizował w Wytwórni Filmów Oświatowych krótkometrażowy film o pracy centralnego portu lotniczego w Warszawie na Okęciu. Autorem zdjęć jest Witold Mickiewicz.

POLSKA Z LOTU PTAKA

WARSZAWA. Fragment dzielnicy staromiejskiej. Ulica biegnąca od dołu ku barbakanowi — to Podwale. Widać ciąg murów obronnych oddzielających najstarszą część Warszawy (z prawej) od Nowego Miasta (z lewej).

Foto: A. Ziemiński





WESZLIŚMY, jak to się zwykło mówić, w pełnię sezonu lotniczego. Ta pełnia, lipiec, sierpień, różni się jednak od początku i końca sezonu tym, że mniej jest w tym czasie imprez i zawodów sportowych. Wynika to po prostu z faktu, że są wakacje i pełnia sezonu urlopowego. Młodzież, ta o zainteresowaniach lotniczych, ma więc najlepsze warunki na spędzanie swych wakacji na lotniczych obozach szkoleniowych: modelarskich, spadochronowych, szybowcowych i samolotowych. A kadra raczej rzadko ma w lécie urlopy. Jej zadaniem w tym okresie jest szkolenie młodego narybku lotniczego.

Setki chłopców, a i dziewcząt też, styka się w lecie po raz pierwszy z lataniem, poznaje praktycznie tajniki wymarzonej przez siebie sztuki pilotażu. Te pierwsze kroki na obozie szkoleniowym są jakże częto decydujące dla młodego człowieka. Załamie się, czy pójdzie dalej? Pokona trudności? Wyrośnie z niego rasowy pilot czy skoczek?

Naszą młodzież ma dziś wiele możliwości kształcenia się i zdobycia lotniczego zawodu — w cywilu i w wojsku. Ale wszystkie drogi do lotnictwa zaczynają się zawsze w jednym punkcie — na aeroklubowym lotnisku. W większości przychodzi tam już młodzież nieco przygotowana, przynajmniej teoretycznie — z koła lotniczego lub modelarni. I jest w tym jakaś prawidłowość. Trzeba przyznać, że w ostatnich kilku latach, przy współpracy z organizacjami młodzieżowymi, potrafiliśmy całkiem nieźle wyprofilować drogę do lotnictwa dla młodzieży. Dotychczasowy cykl szkoleniowy zdał praktyczny egzamin i z każdym rokiem mamy stały dopływ młodzieży w szeregi naszego lotnictwa, co jest nieodzownym warunkiem jego dalszego rozwoju.

Tego lata wchodzi do lotnictwa młodzież, z której — licząc na wyrost — wyrosną nam za 5—8 lat nowe asy, najpierw z pewnością w sporcie, a później i w innych dziedzinach lotnictwa. Witamy więc ich serdecznie w naszej lotniczej rodzinie.

W Lisich Kątach zakończyły się XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski, a obecnie dobiegają tam końca krajowe zawody szybowcowe II ligi. Ośrodek lisiokącki miał w ostatnim czasie dużo roboty, ale — jak mówią — z nałożonych nań zadań wywiązał się bardzo dobrze. Wszyscy sobie chwalą organizację obydwu imprez, a gospodarzom Grudziądza i tamtejszym zakładom przemysłu gumowego należy się uznanie.

Przyznam jednak, że same wyniki mistrzostw nie napawają mnie zbytnim optymizmem. Budzą raczej niepokój. Sam fakt, iż stosunkowo mało znani szybownicy zagraniczni (z ZSRR i NRD) potrafili wbić się na mistrzostwach wcale niemałym klinem (2, 4 i 6 miejsce) w naszą czołówkę pilotów, jest dość wymowny na rok przed mistrzostwami świata na naszym terenie. Może nie jest tak źle?

NA PROGU LATA

Sezon wszakże jeszcze przed nami. Nie da się jednak zaprzeczyć, że wyniki tegorocznych mistrzostw są sygnałem, który trzeba potraktować poważnie, jeżeli liczymy na sukcesy w przyszłym roku w Lesznie.

Królikowski wyszedł z tej batalii zwycięsko i potwierdził po zeszłorocznym sukcesie w Orle jeszcze raz swą wysoką klasę. Zadowolili również Wróblewski, Pieczewki i Muszczyński. Miłą niespodziankę sprawił Ziobro, a dobrze wypadli też Popiołek i Kluk.

☆

Szybowcowy Mistrz Polski 1967, Mirosław Królikowski, członek Aeroklubu Warszawskiego, jest pracownikiem LOTu. I, o ile się nie mylę (a jeżeli tak, to proszę mnie sprostować), po raz pierwszy pilot komunikacyjny PLL LOT zdobył tego rodzaju tytuł. LOT ma więc powody do zadowolenia. A my z kolei mamy coraz więcej powodów do zadowolenia z LOT-u. Dobrzy, wysokiej klasy piloci. Przybywa nowego sprzętu. Rosną stale przewozy pasażerskie i towarowe. Ostatnio otwarto nową linię zagraniczną do Shannon.

Na progu lata zaczął się dla LOT-u również szczyt działalności przewozowej; tym razem o tyle znamienny, że w Międzynarodowym Roku Turystycznym. Aby nie mówiono, że „kadzę" zbytnio LOT-owi bez pokrycia, na dowód parę liczb z działalności przewozowej przedsiębiorstwa, wyjętych z doskonale redagowanego, ostatniego zeszytu (nr 27) „Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego".

Jak z „BIULOT-u" wynika, Polska (a więc LOT) uzyskała w roku ubiegłym największy wzrost przewozów międzynarodowych (w tkm całkowitej pracy przewozowej) w krajach RWPG — 41,4 procent, przed Rumunią — 27,2 procent, NRD — 25,7 procent i Czechosłowacją — 18,8 procent. Jest krzepiące, że dzięki wyjątkowo dużemu wzrostowi przewozów LOT-u, Polska przeszła z ostatniego na przedostatnie miejsce w tabeli przewozów lotniczych krajów RWPG. Dodać trzeba i to, że w przewozach międzynarodowych Polska wyprzedza również Węgry.

Z roku na rok rośnie ilość pasażerów zamorskich na liniach LOT-u, przewożonych — jak wiadomo — tylko na trasach europejskich. Są to pasażerowie jak najbardziej dewizowi. O ile np. w 1962 r. samolotami LOT-u podróżowało ich 14 857, a w 1964 r. — 22 880, to w 1966 roku było ich już 35 071. Łącznie na liniach zagranicznych LOT przewoził w ostatnich trzech latach następujące ilości pasażerów: 1964 r. — 112 452; 1965 r. — 135 770; 1966 r. — 188 630. W tym ostatnim roku, o czym już uprzednio pisałem LOT zarobił parę milionów dolarów. Stały wzrost pasażerskich przewozów lotniczych z Polski i do Polski jest aż nadto wyraźnie widoczny.

I kwartał tego roku wykazuje w stosunku do analogicznych kwartałów trzech lat ubiegłych również wyraźną tendencję zwyżkową, tak na liniach krajowych jak i zagranicznych LOT-u. W I kwartale tego roku przewieziono ogółem 104 520 pasażerów, w tym w lotach zagranicznych — 34 799 osób (analogicznie 1966 r. — 62 165 osób, z tego w lotach zagranicznych — 29 165 osób).

Życzyć zatem wypada LOT-owi w szczycie letnim dalszych sukcesów przewozowych, dających krajowi nowe miliony dewiz.

Ikarus

Rozbudowa Centrum Szybowcowego w Lesznie

W przyszłym roku w Lesznie rozegrane zostaną kolejne Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Gospodarzem tych mistrzostw – po raz drugi – będzie Aeroklub PRL. Przy tej okazji warto wiedzieć, iż po raz pierwszy na terenie naszego kraju mistrzostwa świata przeprowadzone zostały w Lesznie w 1958 roku. Obecnie pragniemy poinformować naszych Czytelników, że już rozpoczęto przygotowania do tej wielkiej imprezy sportowej. Między innymi prowadzone są intensywne prace nad rozbudową obiektów Centrum Szybowcowego w Lesznie. O tym, jak będzie ono wyglądać w przyszłym roku – piszemy poniżej.



MIŁOŚNICY i sympatycy sportu szybowcowego — w tej liczbie z pewnością wszyscy Czytelnicy „Skrzydlatej" — kojarzą sobie obecnie Leszno przede wszystkim z Szybowcowymi Mistrzostwami Świata, które odbędą się tam za rok, w czerwcu 1968 roku. Skojarzenia te są zresztą jak najbardziej uzasadnione, zważywszy, że i organizatorzy przyszłych mistrzostw rozpoczęli już przygotowania do tej najpoważniejszej lotniczej imprezy sportowej.

Tym razem jednak nie o tych przygotowaniach chcielibyśmy poinformować Czytelników. Tematem tego artykułu jest bowiem realizowana obecnie rozbudowa obiektów Centrum Szybowcowego Aeroklubu PRL. Zakończenie budowy jest oczywiście podstawowym elementem przygotowań do Mistrzostw Świata — plac budowy nie byłby odpowiednim tłem dla tej imprezy — są one jednakże realizowane dla stworzenia właściwych warunków działalności leszczyńskiego ośrodka, dla rozszerzenia tej działalności i przedłużenia jej na okres praktycznie całego roku. Efekty końcowe prowadzonych od roku ubiegłego robót budowlano-montażowych służyć będą tej normalnej działalności Leszna, którego dotychczasowe wyposażenie i warunki techniczno-eksploatacyjne, być może wbrew pozorom, nie były wystarczające i nie dorównywały popularności, jaką nasz centralny ośrodek szybowcowy cieszy się w kraju i poza jego granicami.

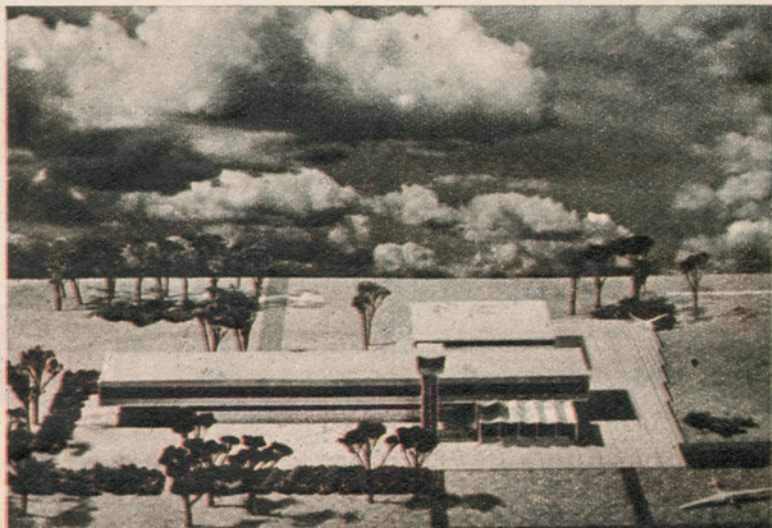
W budowie znajdują się obecnie: budynek szkoleniowo-internatowy — jako główny element prowadzonych inwestycji, budynek mieszkalny, stacja paliw oraz obiekty towarzyszące jak kotłownia, garaże, sieć energetyczna i telefoniczna, drogi i place postojowe itp.

Budynek szkoleniowo-internatowy o kubaturze ca 9 500 m³, którego częścią składową, a jednocześnie akcentem typowo lotniskowym jest wieża kontroli ruchu, będzie spełniał kilka podstawowych funkcji. Umożliwi zakwaterowanie w okresie całego roku 80 osób, jego zaplecze gospodarcze i rekreacyjno-klubowe zabezpieczy potrzeby wynikające z założonej maksymalnej przepustowości ośrodka — np. w czasie organizacji imprezy w skali Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Wieża kontroli ruchu, jej zaplecze operacyjne i wyposażenie zapewnią wymagane warunki kontroli i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w rejonie i na samym lotnisku. Odrębną część budynku zajmuje sala sportowa z odpowiednim zapleczem, dostosowana do rozgrywania zawodów gimnastycznych, koszykówki, siatkówki; budowana jest ona z myślą o wykorzystywaniu jej nie tylko dla potrzeb szkoleniowych centrum, lecz również przez młodzież i sportowców miasta Leszna, analogicznie jak to ma już miejsce z istniejącym na terenie lotniska basenem kąpielowym. Należy zaznaczyć, że koszty budowy części sportowej sfinansowane zostaną ze środków przydzielonych przez Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki w Poznaniu. W budynku ulokowana zostanie również administracja centrum, co umożliwi powiększenie zaplecza warsztatowo-technicznego o zwolnione przez nią pomieszczenia w przybudówkach istniejącego hangaru.

Pozostałe budynki i urządzenia, jakkolwiek noszą pomocniczy charakter, pozwolą rozwiązać wiele dotychczasowych problemów i bolączek, z którymi borykało się kierownictwo Centrum. Można tu wymienić sprawę stacji paliw, problem braku pomieszczeń garażowych dla dużego taboru samochodowego, względnie polepszenie warunków bezpieczeństwa lotów przez skablowanie linii energetycznej wysokiego napięcia na podejściu od strony północnej.

Już na etapie programowania inwestycji, przy opracowywaniu założeń i danych wyjściowych do projektowania, myślą przewodnią inwestora było uzyskanie najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, estetyki opracowań architektoniczno-urbanistycznych i plastycznych, jak również funkcjonalnych przy optymalnych wskaźnikach ekonomicznych i możliwie niewysokich kosztach ogólnych budowy. W procesie pojektowania starano się również, aby zasada ta była rzeczywiście przestrzegana — powinna ona bowiem obowiązywać w stosunku do wszystkich przedsięwzięć inwestycyjnych, a jak wiemy praktyka bywa czasem zupełnie inna. Tym razem jednak uzyskano zgodność teorii z praktyką — przyniosło to w efekcie wiele interesujących propozycji i rozwiązań, zarówno architektonicznych jak funkcjonalnych i konstrukcyjnych. Przykładem może tu być chociażby kotłownia — na pozór rzecz prozaiczna i dająca mało okazji do szukania nowych koncepcji. Odstąpiono tutaj od tradycyjnych i łatwiejszych w projektowaniu rozwiązań węglowo-koksowych na rzecz kotłów opalanych olejem przemysłowym. Uzyskano, nie bez trudnoś-





ci i kłopotów natury technicznej, prawdziwie nowoczesne rozwiązanie o dużych i niezmiernie istotnych dla użytkownika walorach eksploatacyjnych. Ciekawostką tutaj będzie pełna automatyka pracy kotłowni — obsługujący ją pracownicy będą przypominali raczej personel laboratorium niż palaczy centralnego ogrzewania.

Jest rzeczą powszechnie znaną w praktyce budowlanej, że najlepsze koncepcje i projekty realizacyjne nie gwarantują same uzyskania końcowego efektu, o ile wykonawstwo robót nie stoi na odpowiednim poziomie. Chodzi tutaj o całość zagadnień rozumianych pod tym określeniem, a więc jakość wykonywanych robót, dobór odpowiednich materiałów, sprawność instalowanych maszyn i urządzeń oraz terminowość prac. Zdarza się niestety często, że z powodu trudności w realizacji dostaw przewidzianych projektem materiałów, urządzeń itp., z jakimi boryka się zarówno inwestor jak i prowadzące roboty przedsiębiorstwo budowlane, decydują się oni na tzw. materiały i rozwiązania zastępcze, które nie są w stanie zapewnić spodziewanego wyniku.

Dobiegający końca rok realizacji inwestycji w Lesznie upoważnia do stwierdzenia, że budowa ta ma również właściwe wykonawstwo. Roboty prowadzone są sprawnie, fachowo, przy bardzo dobrej jakości, a przy tym zgodnie z ustalonym harmonogramem. Zarówno służba inwestycyjna z ramienia Aeroklubu PRL jak i kierownictwo budowy dokładają wszelkich starań, aby uzyskać we właściwym czasie przewidziane projektem materiały i urządzenia, starając się również nie sugerować znanym powiedzeniem, że „jak się nie ma co się lubi, to się lubi..." Trzeba przyznać, że na razie udaje się im to zupełnie dobrze.

Pisząc o kolejnych etapach przygotowania i realizacji inwestycji w Lesznie użyłem określeń: inwestor, autorzy projektu, wykonawcy. Pod tymi ogólnymi nazwami kryją się oczywiście instytucje, przedsiębiorstwa, określeni ludzie. Mimo stosunkowo niewielkich rozmiarów omawianej inwestycji łańcuch ten jest dosyć duży. Wystarczy powiedzieć, że dokumentację techniczną opracowywało 7 biur projektowych i 2 instytuty naukowe, że przy realizacji prac bierze udział 6 przedsiębiorstw budowlanych, instalacyjnych i specjalistycznych. Nie sposób wymienić ich tutaj wszystkich, Czytelnicy nie będą mi mieli chyba za złe, jeżeli wymienię więc głównych autorów i realizatorów. Jednostką projektującą — wiodącą jest Warszawskie Biuro Projektów Budownictwa Ogólnego, głównym projektantem i zarazem autorem rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych jest mgr inż. arch. Jerzy Kowalewski. Generalnym wykonawcą robót jest Leszczyńskie Przedsiębiorstwo Budowlane, któremu towarzyszą jako wykonawcy robót branżowych m. in. Mostostal-Zabrze, Poznańskie Przedsiębiorstwo Robót Instalacyjnych i inni. Kierownikiem budowy z ramienia Leszczyńskiego Przedsiębiorstwa Budowlanego jest ob. Buchwald. Funkcje inwestora bezpośredniego pełni komendant Centrum Józef Dankowski, przy pomocy bezpośrednich inspektorów nadzoru — fachowców z Poznańskiej Dyrekcji Inwestycji Miejskich i koordynującego prace nadzoru z ramienia Aeroklubu PRL — st. insp. Zygmunta Łopatko. Ogólny nadzór nad budową z ramienia Zarządu Głównego Aeroklubu PRL sprawuje kierownik Wydziału Lotnisk ob. Zbigniew Średniawa — w jego rękach znajdują się wszystkie główne nici, uruchamiające budowę i sterujące jej zaopatrzeniem i nadzorem.

Jaki jest obecny stan zaawansowania robót i w jakim pozostaje stosunku do założonych terminów oddania inwestycji do użytku? Jak już wcześniej stwierdziłem, prace prowadzone są dotychczas zgodnie z harmonogramem realizacyjnym, który przewiduje, że główny składnik budowy tj. budynek szkoleniowo-internatowy zostanie zakończony w m-cu listopadzie bieżącego roku wraz z obiektami i urządzeniami gwarantującymi jego pełne użytkowanie i funkcjonowanie wszystkich instalacji. Całość robót objęta programem inwestycyjnym zakończona zostanie do dnia 1 kwietnia 1968 roku. Terminy te, ustalone przy wzięciu pod uwagę innych prac i przygotowań na lotnisku w związku z mistrzostwami świata, są — trzeba przyznać — bardzo napięte i wymagają od wszystkich realizatorów wielu wysiłków, są jednakże jak najbardziej realne i możliwe do dotrzymania. Rozstrzygnie o tym zresztą lipiec br., w którym to wyjaśnią się definitywnie, wzbudzające największej obaw, sprawy terminów dostaw elementów aluminiowych, szkła tzw. vilaplexu oraz niektórych, nielicznych już zresztą, agregatów i urządzeń. Pozostałe sprawy dostaw zostały w miesiącu maju br. pomyślnie rozwiązane. Okolicznością zasługującą na podkreślenie i dającą dodatkowe gwarancje dotrzymania ustalonych terminów zakończenia budowy jest fakt, że terminy te zostały zaproponowane przez samego generalnego wykonawcę — Leszczyńskie Przedsiębiorstwo Budowlane, z tym, że w stosunku do propozycji inwestora zostały poważnie skrócone. Świadczy to zarówno o dobrym przygotowaniu budowy jak i o pozytywnym stosunku budowlanych do naszych inwestycji. Z tą przychylnością Aeroklub PRL jako inwestor spotyka się zresztą stale — zarówno ze strony kierownictwa resortu budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych, władz terenowych jak i instytucji i przedsiębiorstw partycypujących w procesie budowy. Temu też zawdzięczać należy dotychczasowe dobre rezultaty.

Budowa weszła już w fazę, w której co dzień widać postęp robót i która pozwala uzmysłowić sobie jak poszczególne budynki i cały teren będzie wyglądał po ostatecznym zakończeniu. Czytelnikom najlepiej zilustrują ten stan końcowy zdjęcia makiety — ze zdjęciami stanu faktycznego poczekamy do czasu, aż staną się bardziej przekonywające. Roboty prowadzone są szerokim frontem — przy wznoszeniu i wykończeniu obiektów kubaturowych, przy robotach inżynierskich i instalacyjnych na terenie zabudowy. Stan surowy zamknięty budynku głównego zostanie uzyskany w miesiącu sierpniu br., w kotłowni przystąpiono do montażu instalacji, budynek mieszkalny jest praktycznie zakończony. Na razie są więc powody do zadowolenia.

Lotnisko w Lesznie, zawsze o tej porze roku występujące w pełnej krasie zieleni, krzewów i kwiatów, odnowionych obiektów, tętniące gwarem uczestników rozgrywanych tradycyjnie w czerwcu Szybowcowych Mistrzostw Polski — w tym roku zamieniło się w plac budowy. Podkreśla to jeszcze zniknięcie zielonej płaszczyzny pola wzlotów — niezależnie bowiem od programu prac inwestycyjnych prowadzone są systemem gospodarczym roboty plantacyjne i agrotechniczne związane z renowacją darniowej nawierzchni lotniska. Część terenu została już ponownie zatrawiona — każdy dzień jest tutaj ważny, z uwagi na uzyskanie możliwie najlepiej zadarnionego lotniska na okres przyszłorocznej imprezy. Trudności występują tutaj jedynie z powodu niedysponowania przez Aeroklub PRL dostateczną ilością własnego sprzętu do robót ziemnych — czynione są starania o pilne wypożyczenie trzech zestawów zgarniarek.

W przyszłym roku — zagospodarowane i przygotowane przez gospodarzy na przyjęcie uczestników mistrzostw świata, a obecnie realizowane obiekty budowlane i urządzenia — pozwolą stwierdzić na ile udało się całemu zespołowi realizatorów spełnić założenia budowy, zaspokoić wymagania użytkowników i zasłużyć na pozytywną ocenę.

Inż. TADEUSZ SKRZYPCZYK



Foto: B. Koszewski

REKORDY W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

W poprzednim numerze omówiliśmy krajowe rekordy spadochronowe w skokach pojedyńczych. Obecnie zastanowimy się nad aktualnym stanem posiadania rekordów krajowych w skokach grupowych oraz postaramy się wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Przede wszystkim kilka wyjaśnień na temat rekordów w skokach grupowych. Otóż przy skokach grupowych liczba spadochroniarzy tworzących grupę nie może być mniejsza niż 3 osoby i nie większa niż 9 osób. Cała grupa musi skakać z pokładu jednego samolotu. Klasyfikacja rekordów w grupowych skokach na celność lądowania jest prowadzona według: wysokości skoku, opóźnienia otwarcia spadochronu, średniej arytmetycznej odległości lądowania od środka koła oraz według liczby osób tworzących grupę.

Dla rekordów w grupowych skokach na celność lądowania uznaje się takie same cztery wysokości (600 m, 1000 m, 1500 m i 2000 m) oraz wymiary znaków jak przy skokach pojedyńczych. Wynik skoku grupowego oblicza się następująco: odległość od środka krzyża do punktu lądowania każdego z członków grupy mierzona jest z dokładnością do jednego centymetra; suma tych odległości (w metrach) dzielona jest przez liczbę osób wchodzących w skład grupy; grupa, która uzyska najmniejszą średnią odległość lądowań od środka krzyża, zostaje posiadaczem rekordu, grupa liczniejsza, która uzyska w skoku na celność lądowania wynik równy albo lepszy od wyniku grupy mniejszej — staje się posiadaczem jej rekordu; regułę tę stosuje się też do grupowych skoków wysokościowych z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Rekord w grupowym skoku na celność lądowania może być pobity jedynie przez wyczyn lepszy o dziesięć procent od poprzedniego rekordu.

Po tych podstawowych informacjach — przeznaczonych dla tych Czytelników, którzy nie zetknęli się z przepisami FAI na temat rekordów w skokach grupowych — pragniemy dodać jeszcze jedno wyjaśnienie: podobnie jak skoki pojedyńcze również i skoki grupowe rejestruje się oddzielnie w klasyfikacji kobiecej oraz dzieli się je na dzienne i nocne.

W konkurencji wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu nie zanotowano od 1965 roku żadnego rekordu. W konkurencji tej niewątpliwie decydującym czynnikiem umożliwiającym zdobycie rekordu jest — i to przede wszystkim — samolot wielomiejscowy o dużym pułapie. Stąd też trudności i znikome próby nie tylko w pobiciu ale i ustanowieniu nowych rekordów krajowych.

Najmniej pomyślna sytuacja pod względem rekordów przedstawia się w konkurencji długotrwałości opóźnienia otwarcia spadochronu. Jak dotąd, ustanowiono tylko jeden rekord i to jedenaście lat temu.

W skokach grupowych z wysokości 600 m, tak z natychmiastowym jak i z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, z wyjątkiem rekordu skoczków Aeroklubu Łódzkiego (1,57 m) wartości metrowe poszczególnych wyczynów są dość niskie, oczywiście jeśli będziemy je porównywać z wynikami uzyskanymi w pozostałych konkurencjach.

Dwie kolejne konkurencje (1000 i 1500 m) wzbudzają najwięcej zainteresowania wyczynowego u skoczków. Rubryki tych konkurencji stanowią optymistyczny sygnał, że w skokach grupowych stać naszych skoczków na dobry poziom wyczynowy. A przecież jeszcze kilka lat temu marzyliśmy, aby takie wyniki mogli uzyskiwać nasi sportowcy spadochronowi na zawodach o charakterze międzynarodowym.

Wreszcie w ostatniej konkurencji: w skokach z wysokości 2000 m z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania uzyskano dwa wyróżniające się — spośród innych — wyniki. Oba należą do skoczków Aeroklubu Wrocławskiego. Rekordy te ustanowiono nie tak dawno; są więc plonem tegorocznych wyczynów (1,59 m i 1,15 m).

Zamieszczona obok tabela krajowych rekordów spadochronowych w skokach grupowych ze stanem na dzień 1 czerwca br. po raz pierwszy zawiera nazwiska rekordzistów. Do tej pory publikowaliśmy tabele w innym układzie. Na pierwszy rzut oka — oczywiście gdy patrzymy na zestawione rekordy w tabeli — wydaje się nam, że ustanowiono do tej pory bardzo dużo rekordów w skokach grupowych. Jeśli rzeczywiście nam się tak wydaje, to ocena ta będzie pozorna i jak najbardziej niesłuszna. Nasz aktualny stan posiadania rekordów krajowych w skokach grupowych jest bardzo ubogi. Mylą się wszyscy ci, którzy uważają, że polskie spadochroniarstwo opanowała mania rekordowa.

Trzeba wiedzieć, że na 280 (dwieście osiemdziesiąt) możliwych do ustanowienia rekordów krajowych (tylko w skokach grupowych) zgodnie z przepisami FAI polscy skoczkowie spadochronowi mogą aktualnie poszczycić się jedynie 49 rekordami krajowymi i żadnym rekordem międzynarodowym. Na marginesie warto przypomnieć, że w skokach grupowych nie ustanowiliśmy do tej pory ani jednego rekordu międzynarodowego.

Już tylko samo porównanie (280 i 49) wyjaśni może niejednemu tak zwany problem ustanawiania rekordów — i to tylko krajowych. A przecież podczas bicia rekordu krajowego można uzyskać rekord międzynarodowy. Do wypełnienia bowiem pustych rubryk w tabeli (231) pozostało jeszcze naszym skoczkom do wykonania 231 rekordowych skoków grupowych (względnie celnych, rzędu 10 m od środka krzyża). Na wypełnienie tabeli potrzeba więc ładnych kilku lat i to intensywnego ustanawiania rekordów. Ponadto nie wolno zapominać również o biciu dotychczasowych rekordów, a więc uzyskiwaniu lepszych wyników od figurujących już w tabeli rekordów.

Bardzo mało jest rekordów w skokach nocnych, tak samo mało jest rekordów kobiecych.

W tym miejscu można śmiało napisać, że nie skoczkowie czekają na rekordy, ale odwrotnie: rekordy czekały, czekają i bardzo długo czekać będą na skoczków, aby ci zechcieli skakać wyczynowo z myślą o rekordach grupowych.

Apelujemy więc do członków wszystkich sekcji spadochronowych aeroklubów regionalnych w naszym kraju: przystępujcie do ustanawiania rekordów i bicia rekordów dotychczas już zdobytych. Trzeba jednak pamiętać, aby wyniki uzyskane w celności lądowania odpowiadały aktualnemu poziomowi spadochroniarstwa sportowego.

Do ustanowienia 49 rekordów w skokach grupowych figurujących w zamieszczonej obok tabelce przyczynili się skoczkowie sześciu aeroklubów: Gdańska, Łodzi, Krosna, Warszawy i Wrocławia. Im należy się uznanie i pochwała. A co na to inne sekcje?

Ponadto na uwagę zasługują dwa rekordy kobiece — jeszcze nie zatwierdzone i pominięte w naszej tabeli — ustanowione w nocy z 3 na 4 czerwca br. przez trzy spadochroniarki Aeroklubu Łódzkiego w skokach z natychmiastowym otwarciem spadochronu (600 m — wynik 4,62 m oraz 1000 m — wynik 4,52 m).

Sądzimy, że publikacja aktualnych tabel — rekordów krajowych tak w skokach pojedyńczych jak i grupowych — przyczyni się do wzmożenia prób w ustanawianiu rekordów. Życzymy wszystkim skoczkom celnych lądowań. (m)

KRAJOWE REKORDY SPADOCHRONOWE • SKOKI GRUPOWE
(stan na dzień 1 czerwca 1967 r.)

Grupa	Rok	KONKURENCJE • REKORDZIŚCI	Wyniki skoków dziennych	Wyniki skoków nocnych
		WYSOKOŚĆ SKOKU Z NATYCHMIASTOWYM OTWARCIEM SPADOCHRONU		
3	1958	**KRAJOWY:** E. Makos, R. Skatulska, M. Wojtkowska	8 290 m	
3	1958	**KOBIECY:** E. Makos, R. Skatulska, M. Wojtkowska	8 290 m	
4	1959	**KRAJOWY:** Fr. Bujacz, S. Furmaniak, H. Hyła, W. Ryś	5 350 m	
8	1965	**KRAJOWY:** R. Barbasz, J. Dąbrowski, K. Gonera, G. Miliński, M. Muszkat, A. Nitecki, J. Wadlewski, Z. Zarzycki	4 257 m	
9	1965	**KRAJOWY:** T. Antoniak, S. Czerwonka, Z. Dzius, J. Dudek, R. Kamiński, J. Kuchnia, L. Nazarewski, H. Sowada, J. Stelmaszyk	4 650 m	
9	1965	**KRAJOWY:** T. Antoniak, L. Borek, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, R. Kamiński, L. Nazarewski, J. Sobczyk, J. Stelmaszyk		4 450 m
		DŁUGOTRWAŁOŚĆ OPÓŹNIENIA OTWARCIA SPADOCHRONU		
3	1956	**KRAJOWY:** J. Koss, W. Tracz, Z. Zmysłowski	4 080 m	
		WYSOKOŚĆ 600 m • SKOKI Z NATYCHMIASTOWYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA		
3	1965	**KRAJOWY:** J. Dąbrowski, M. Muszkiet, J. Wadlewski	3,59 m	
3	1958	**KOBIECY:** A. Chmielarczyk, A. Franke, M. Wojtkowska	15 63 m	
3	1965	**KRAJOWY:** S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius		5,09 m
4	1965	**KRAJOWY:** K. Gonera, G. Miliński, M. Muszkiet, J. Wadlewski	1,57 m	
5	1965	**KRAJOWY:** J. Hędowski, J. Lenartowicz, J. Łobodda, S. Łudzień, M. Szugzda	4,54 m	
6	1965	**KRAJOWY:** A. Antoniak, S. Chmura, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, J. Stelmaszyk	6,47 m	
		WYSOKOŚĆ 600 m • SKOKI Z OPOZNIONYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOSC LĄDOWANIA		
6	1965	**KRAJOWY:** J. Hędowski, J. Lenartowicz, J. Łobodda, S. Łudzień, J. Porębski, M. Szugzda	12,19 m	
		WYSOKOŚĆ 1 000 m • SKOKI Z NATYCHMIASTOWYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA		
3	1967	**KRAJOWY:** K. Ligocka, J. Łykowski, R. Olszowy	1,01 m	
3	1967	**KRAJOWY:** K. Gonera, G. Miliński, B. Muszkiet		3,07 m
3	1965	**KOBIECY:** R. Koszykowska, M. Leszko, E. Makos		11,66 m
4	1966	**KRAJOWY:** R. Kuś, E. Ligocki, J. Osiecki, J. Stryjak	1,07 m	
5	1966	**KRAJOWY:** Z. Brongiel, J. Dudek, Z. Dzius, E. Kulesza, A. Zalasiński	2,72 m	
5	1965	**KOBIECY:** A. Chmielarczyk, R. Koszykowska, M. Leszko, E. Maćkowiak, E. Makos	4,17 m	
6	1966	**KRAJOWY:** Z. Brongiel, S. Czerwonka, J. Dudek, L. Jeske, E. Kulesza, J. Stelmaszyk	2,14 m	
6	1966	**KRAJOWY:** T. Antoniak, J. Dudek, Z. Dzius, J. Fall, E. Kulesza, J. Stelmaszyk		3,28 m
7	1967	**KRAJOWY:** W. Koźmiński, W. Lenczner, W. Ligocki, K. Ligocka, W. Soleżyński, S. Sośnicki, M. Zapart	3,87 m	
8	1966	**KRAJOWY:** I. Antoniak, L. Borek, Z. Brongiel, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, E. Kulesza, J. Stelmaszyk	4,56 m	
8	1966	**KRAJOWY:** T. Antoniak, Z. Brongiel, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, E. Kulesza, A. Zalasiński		8,70 m
9	1967	**KRAJOWY:** A. Kolak, W. Koźmiński, W. Lenczner, E. Ligocki, K. Ligocka, R. Olszowy, W. Soleżyński, S. Sośnicki, M. Zapart	2,27 m	
		WYSOKOŚĆ 1 000 m • SKOKI Z OPOZNIONYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOSC LĄDOWANIA		
3	1963	**KRAJOWY:** S. Czerwonka, R. Kuś, J. Sobczyk	2,06 m	
3	1962	**KOBIECY:** A. Franke-Chamoń, J. Krajewska, M. Puchar	5,07 m	
		WYSOKOŚĆ 1 500 m • SKOKI Z NATYCHMIASTOWYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA		
3	1964	**KRAJOWY:** M. Jaxa-Rożen, J. Łykowski, W. Soleżyński	4,68 m	
3	1967	**KOBIECY:** A. Kwaśnik, K. Ligocka, J. Zwierzchowska	4,47 m	
3	1965	**KRAJOWY:** S. Grabowski, A. Kiryluk, I. Zapaśnik		10,44 m
4	1965	**KRAJOWY:** K. Gonera, G. Miliński, M. Muszkiet, J. Wadlewski	3,30 m	
5	1964	**KRAJOWY:** S. Czerwonka, G. Miliński, J. Stelmaszyk, J. Sobczyk, A. Zalasiński	5,94 m	
6	1965	**KRAJOWY:** T. Antoniak, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, J. Stelmaszyk, J .Sobczyk		5,11 m
7	1965	**KRAJOWY:** T. Antoniak, S. Chmura, S. Czerwonka, J. Dudek, Z. Dzius, H. Sowada, J. Stelmaszyk	9,55 m	
8	1966	**KRAJOWY:** L. Borek, Z. Brongiel, J. Dudek, Z. Dzius, E .Kulesza, J. Stelmaszyk, J. Wrodarczyk, A. Zalasiński	3,44 m	
9	1966	**KRAJOWY:** T. Antoniak, L. Borek, Z. Brongiel, S. Czerwonka, E. Kulesza, I. Skwara, J. Sobczyk, J. Stelmaszyk, J. Wrodarczyk	5,47 m	
		WYSOKOŚĆ 1 500 m • SKOKI Z OPOZNIONYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOSC LĄDOWANIA		
3	1965	**KRAJOWY:** R. Kuś, E. Ligocki, W. Soleżyński	4,20 m	
3	1958	**KOBIECY:** A. Chmielarczyk, A. Franke, M. Wojtkowska -	14,08 m	
		WYSOKOŚĆ 2 000 m • SKOKI Z NATYCHMIASTOWYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA		
3	1967	**KRAJOWY:** R. Kuś, J. Osiecki, W. Soleżyński	1,59 m	
3	1965	**KRAJOWY:** A. Chmielarczyk, E. Maćkowiak, E. Makos		11,52 m
3	1965	**KOBIECY:** A. Chmielarczyk, E. Maćkowiak, E. Makos		11,52 m
4	1966	**KRAJOWY:** T. Antoniak, S. Czerwonka, L. Jeske, S. Sidor	3,66 m	
5	1967	**KRAJOWY:** R. Kuś, A. Kwaśniak, R. Olszowy, J. Osiecki, W. Soleżyński	1,15 m	
6	1965	**KRAJOWY:** T. Antoniak, J. Dudek, Z. Dzius, L. Nazarewski, J. Sobczyk, J. Stelmaszyk		4,93 m
8	1964	**KRAJOWY:** S. Czerwonka, J. Dudek, G. Miliński, L. Nazarewski, J. Sobczyk, J. Stelmaszyk, T. Wieczorek, A. Zalasiński	8,50 m	
		WYSOKOŚĆ 2 000 m • SKOKI Z OPOZNIONYM OTWARCIEM SPADOCHRONU NA CELNOSC LĄDOWANIA		
3	1965	**KRAJOWY:** A. Chmielarczyk, E. Maćkowiak, E. Makos	9,41 m	
3	1965	**KOBIECY** A. Chmielarczyk, E. Maćkowiak, E. Makos	9,41 m	
4	1967	**KRAJOWY:** S. Grabski, A. Kiryluk, M. Sylwańczyk, I. Zapaśnik	9,40 m	

Najsławniejsza rakieta świata

NIE ma przesady w stwierdzeniu, że rakieta nośna statku WOSTOK Jurija Gagarina jest i pozostanie w historii lotów kosmicznych najsławniejszym pojazdem. Właśnie między innymi dlatego, że służyła do pierwszej załogowej wyprawy w Kosmos. Obecnie podajemy rysunki pojazdu oraz zdjęcia silników zademonstrowanych po raz pierwszy całemu światu na tegorocznym Salonie Paryskim. Oglądając potężną rakietę zwrócić należy uwagę na fakt, że powstała ona przed 1961 rokiem — Gagarin odbył lot 12 kwietnia tegoż roku, a zatem próby w locie musiały nastąpić znacznie wcześniej.

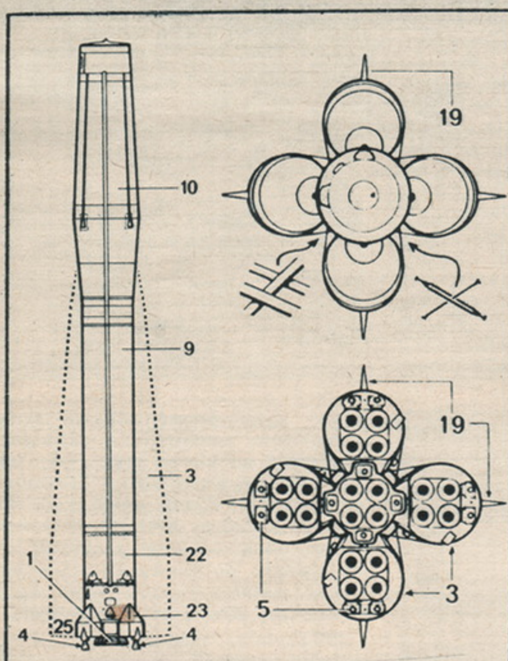
Rakieta nośna WOSTOK jest pojazdem trzystopniowym (dwa stopnie są w pewnym sensie wspólne). Cztery silniki stopnia pierwszego umieszczone są w centralnie usytuowanym kadłubie (1 — na rysunku szkicowym podanym poniżej). Ogólny widok silników ujawnia szczegóły konstrukcyjne, tym bardziej, że poszczególne części silnika pokazano w przekroju. Jak wynika z tablic informacyjnych, umieszczonych na stoisku radzieckim w Le Bourget, silnik WOSTOKA powstał w 1957 r., napędzany jest płynnym tlenem i naftą oraz rozwija ciąg około 600 Ton.

Podstawowe dane techniczne rakiety nośnej WOSTOK przedstawiają się następująco: długość całkowita — 38 m, średnica maksymalna łącznie z małymi statecznikami — 10,3 m, długość kadłuba centralnego — 28 m, średnica maksymalna tego członu — 2,95 m, długość całkowita członów zewnętrznych — 19 m, maksymalna średnica tych członów — 3 m, długość tego członu — 2,58 m, masa statku kosmicznego łącznie z kosmonautą — 4 275 kg, łączna moc silników — 20 milionów KM.

W centralnym członie znajdują się cztery silniki sterujące (4), a każdy z członów zewnętrznych (2) ma także silniki umieszczone parami.

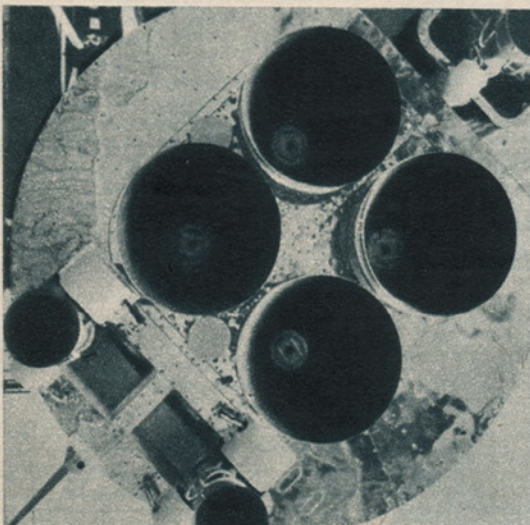
A oto dalsze oznaczenia poszczególnych części pojazdu widoczne na rysunkach: 5 — silniki sterujące, 6 — centralna część kadłuba, 7—8 — miejsca łączenia czterech rakiet startowych z członem centralnym, 9—10 — zbiorniki paliwa płynnego, 11 — obudowa statku kosmicznego, 12 — trzeci stopień unoszący statek kosmiczny, 13 — wyposażenie elektronowe — programowe 14—15—16 — podzespoły statku załogowego, 17 — miejsce rozłączenia trzeciego stopnia, 18 — węzły rakiet startowych, 19 — stateczniki, 20 — schemat montażowy silników startowych, 21 — widok rakiety od strony silników, 22 — system oddzielający rakiety startowe, 23 — osłony silnikowe, 24 — pokrycie — osłona termiczna silników startowych, 25 — widok podstawy.

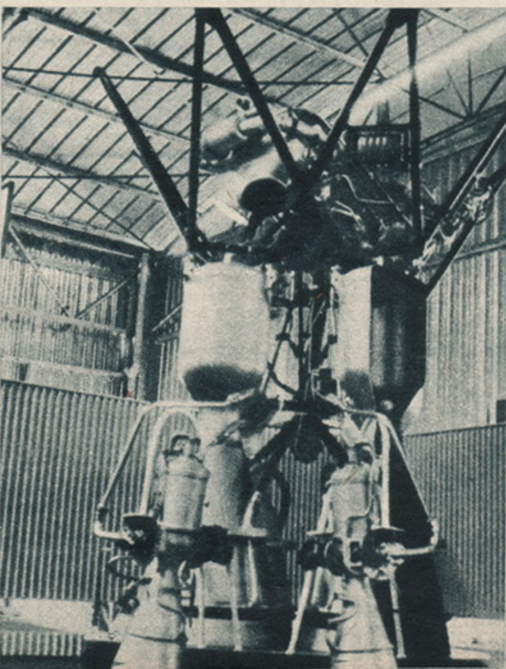
(Rysunki: Jacques Tiziou i Patrick Mourel — „Aviation Magazine")

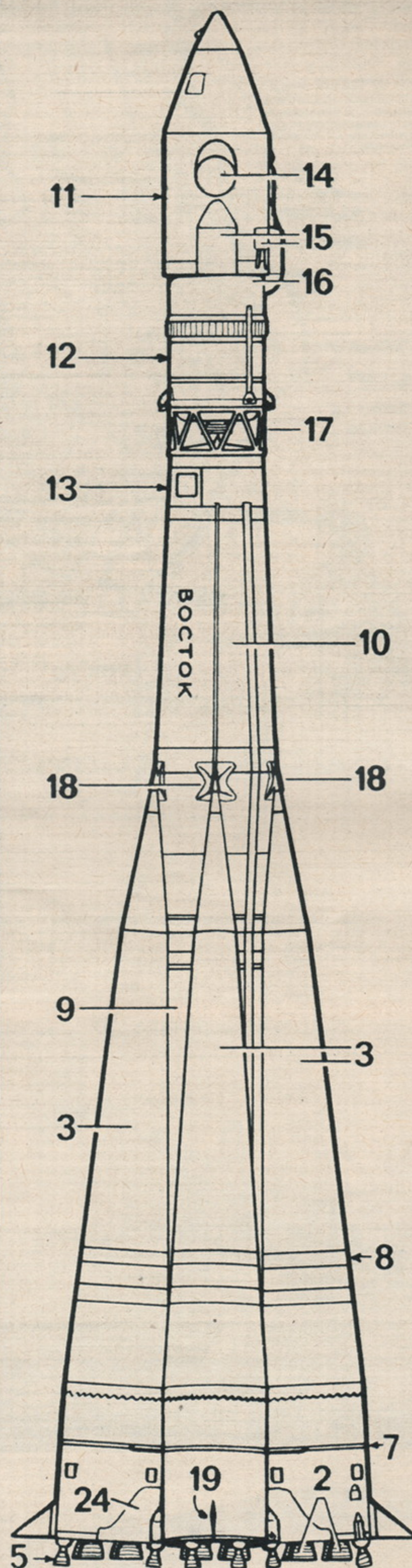




Na zdjęciu powyżej: Ustawienie „Wostoka" na specjalnym transporterze-pomoście. Niżej: Radzieckie stoisko silnikowe na Salonie Paryskim. Uwagę zwraca prostota konstrukcji.









Reprodukcja z gazety brytyjskiej „The Evening News" z 13 maja br. pokazująca szkic lotniska Biggin Hill zatytułowany wymownie: „Cienie Luftwaffe nad głową". Jak podaje opis do tego rysunku, kółka oznaczają miejsca upadku hitlerowskich bomb lotniczych, zaś sylwetki — trafienia bomb latających V-1 i rakiet V-2 w okresie II wojny światowej.

BIGGIN HIL

MIĘDZYNARODOWA WYSTAW

BIGGIN Hill — to miejscowość i lotnisko na południowy wschód od Londynu. Corocznie już od pięciu lat odbywa się tu INTERNATIONAL AIR FAIR, wystawa — targi lotnicze. W pierwszych latach miały one na celu głównie popularyzację lotnictwa w społeczeństwie, obecnie stają się jednym z poważnych wydarzeń w międzynarodowym kalendarzu wystaw lotniczych.

Wystawie-targom ton nadają samoloty lekkie i dyspozycyjne, ale nie brak tu także samolotu pasażerskiego Bristol „Britannia", transportowego — „Starlifter" i C-133. Choć głównym akcentem są samoloty nowe i najnowsze — na lotnisku, a także co ciekawe, w powietrzu — zobaczyć można samoloty historyczne P-51 „Mustang", a nawet „Swordfish".

Wystawa w Biggin Hill jest zarazem sposobnością do przypomnienia wydarzeń sprzed lat dwudziestu kilku, gdy lotnisko to było jedną z głównych baz RAF-u w czasie Bitwy o Anglię. Wspomina o tym zarówno Komitet Wystawy we wstępie do programu imprezy, jak też „The Evening News" — dziennik patronujący wystawie. W specjalnym dodatku dziennik ten — obok artykułu o lotnisku w Biggin Hill — zamieścił szkic lotniska z oznaczeniem miejsc upadku hitlerowskich bomb, pocisków V-1 i rakiet V-2 zatytułowany: „Cienie Luftwaffe nad głową" (który reprodukujemy obok).

Na terenie bazy RAF-u znajduje się kaplica, zaś po obu stronach jej wejścia ustawione są samoloty myśliwskie („Spitfire" i „Hurricane" — oznaczone sylwetkami na szkicu) i stanowiące pomnik poległych w czasie wojny lotników jednostek stacjonujących na tym lotnisku. Wewnątrz kaplicy dostępnej dla publiczności są ustawione flagi państw, których lotnicy walczyli w sektorze Biggin Hill. Nazwiska 453 pilotów z 52 dywizjonów, którzy zginęli w walkach z Niemcami, widnieją na tablicach obok ołtarza. Są także polskie nazwiska (Dywizjon 308), zaś w pobliżu polskiej flagi wmurowana jest w ścianę brązowa płyta ku czci lotników polskich poległych w Bitwie o Anglię, ufundowana w 1965 r. przez lotników polskich z Warszawy.

Wiosną br. podczas wizyty w Anglii, Biggin Hill — jako bazę polskiego lotnictwa z czasów Bitwy o Anglię odwiedził Minister Spraw Zagranicznych PRL Adam Rapacki.

W Biggin Hill znalazłem się służbowo, zaś przedmiotem moich szczególnych zainteresowań były samoloty lekkie i dyspozycyjne, stanowiące zresztą najpoważniejszą część tej wystawy. To, co można tam było zobaczyć, stanowi przegląd znajdujących się na rynku samolotów wspomnianej kategorii, ponieważ samoloty były na ogół wystawiane przez firmy prowadzące sprzedaż. Część ekspozycji stanowiły samoloty klubów, a umieszczone obok plansze zachęcały do wstąpienia do klubu i rozpoczęcia nauki latania, precyzując także finansową stronę przedsięwzięcia.



Olbrzymia różnorodność wyposażenia, osiągów, a nawet założeń konstrukcyjnych sprzętu, jaki znalazł się w kategorii samolotów lekkich, wydaje się świadczyć o tym, że pojęcie to jest dziś bardzo szerokie, zaś poszczególne typy mają mało ze sobą wspólnego. Różnorodność ta wynika z zapotrzebowania użytkowników, którzy czego innego oczekują od samolotu przeznaczonego do nauki latania w klubie lub przyjemnościowego latania prywatnego, czego innego zaś od samolotu dyspozycyjnego, który eksploatowany przez specjalne przedsiębiorstwa do przewozów dyspozycyjnych musi być zdolny do lotów w każdych warunkach, zapewniając przy tym komfort, a także możliwość pracy w czasie lotu korzystającym z niego handlowcom czy dyrektorom. Samoloty do latania klubowego są proste i raczej tanie; rynek podbijają konstrukcje coraz dalej idące w tym kierunku.

Taki właśnie RA-45 NIPPER

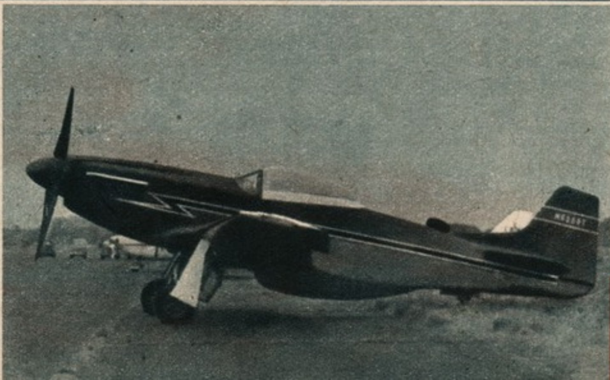




Wyżej: Kaplica pamiątkowa, w której znajduje się tablica z nazwiskami poległych w wojnie lotników, również Polaków. Niżej: Fairey „Swordfish" wsławiony atakami torpedowymi na flotę hitlerowską.

Wyżej: Historyczny bombowiec „Lancaster", używany w latach II wojny światowej również w polskich dywizjonach. Zdjęcie wykonane we mgle. Niżej „Mustang", który brał udział w pokazach.

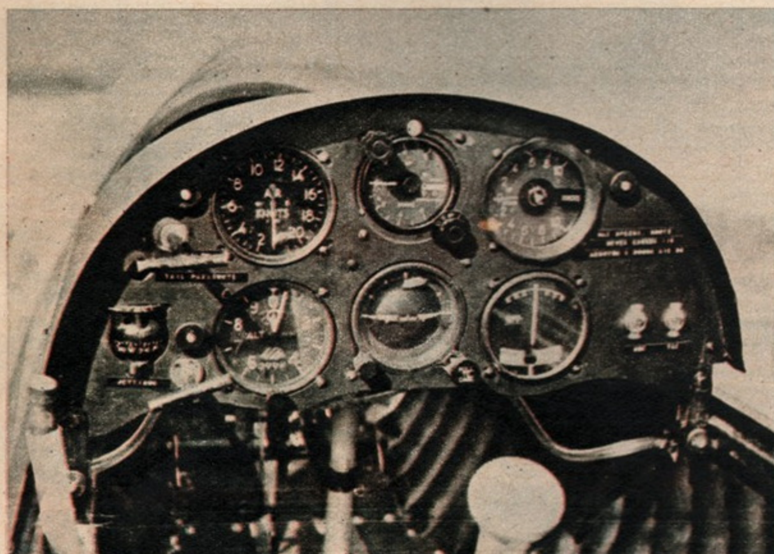




L-1967

WA LOTNICZA

Mgr inż. ANDRZEJ KARDYMOWICZ
Korespondencja własna z Wielkiej Brytanii



Wyżej: Tablica przyrządów szybowca Slingsby HP-14 zawiera polski wariometr ze znakiem PZL. Niżej: Rozpoczynają się pokazy zespołu akrobacyjnego „Red Arrows", dalej zespół w powietrzu. Zdjęcia: A. KARDYMOWICZ (13)

prostotę i małe rozmiary nie jest jedynym kierunkiem rozwoju samolotów lekkich. Samoloty dyspozycyjne prezentowane w Biggin Hill — różne modele Cessny, Pipera, Beechcrafta, Beagle'a lub Wassmera stanowiły taki czy inny kompromis pomiędzy osiągami, a kosztem. Na ogół jednak wspólną ich cechą była funkcjonalność konstrukcji i zaniechanie rozwiązań typowych dla samolotów dużych w dziedzinie: zawieszenia lotek i sterów, napędów trymerów, instalacji paliwowych itd. Znamienne jest też, że prospekty zestawiające dane techniczne zawierają często zdanie o zaletach danego samolotu w stosunku do innych, jakie można kupić **za tę samą cenę**. Przykłady pewnych samolotów wskazują bowiem, że z tej samej mocy silnika i przy tym samym ładunku użytecznym można otrzymać osiągi lepsze lub gorsze zależnie od tego, ile według założenia będzie mógł kosztować samolot. Przy tym z faktu posiadania lepszych osiągów wcale nie wynika większy popyt na dany samolot, zaś porównywanie tylko danych technicznych i osiągów samolotów — w oderwaniu od ich cen — prowadzi do błędnych wniosków. Wspomniana okoliczność wydaje się być przyczyną tego, że liczne firmy produkują na ogół po kilka zbliżonych typów samolotów, a każdy z nich ma (przynajmniej w prospektach) liczne zalety. Świadczy to o powszechności przekonania, że samolot bardziej uniwersalny, o wyższych osiągach i bogatszym wyposażeniu nie jest tym samym „lepszy"; w każdym razie obok niego mogą i powinny istnieć wersje prostsze, gorzej wyposażone i tańsze.

Wystawa-targi samolotów w Biggin Hill to nie tylko ekspozycja naziemna, to także (a może przede wszystkim) pokazy w locie. Tak więc pokazy w locie trwały codziennie 4—5 godzin, zaś większość samolotów opuszczała swe stoiska, aby wykonać lot przed publicznością. To „przed" zasługuje na podkreślenie, bo nie jest łatwo tak zorganizować pokazy, by publiczność mogła oglądać lot od startu do lądowania.

Na pokazy złożyły się loty samolotów eksponowanych na wystawie, popisy zespołów akrobacyjnych, skoki spadochronowe i pokazy śmigłowców RAF. Szczególnie ciekawymi punktami były: akrobacja wykonywana przez samoloty NIPPER, pokazy samolotu SKYVAN, który wykonywał niemal zawroty i zakręty z przechyleniem 90° i zadziwiał zwrotnością, a także pokazy samolotu Beagle B-206S, który zbliżał się nad pas i odchodził — stromo unosząc się — na drugi krąg, lecąc z wyłączonym jednym silnikiem, a także wykonywał beczki (już z dwoma silnikami).

Efektowne wiązanki akrobacji w wykonaniu dwóch NIPPER-ów przekonały wszystkich, że mimo znacznego obciążenia mocy i stosunkowo niewielkiego wydłużenia samolot ten może dzięki małemu obciążeniu powierzchni nośnej (40 kG/m²) konkurować ze znacznie

CIĄG DALSZY NA STRONIE 14





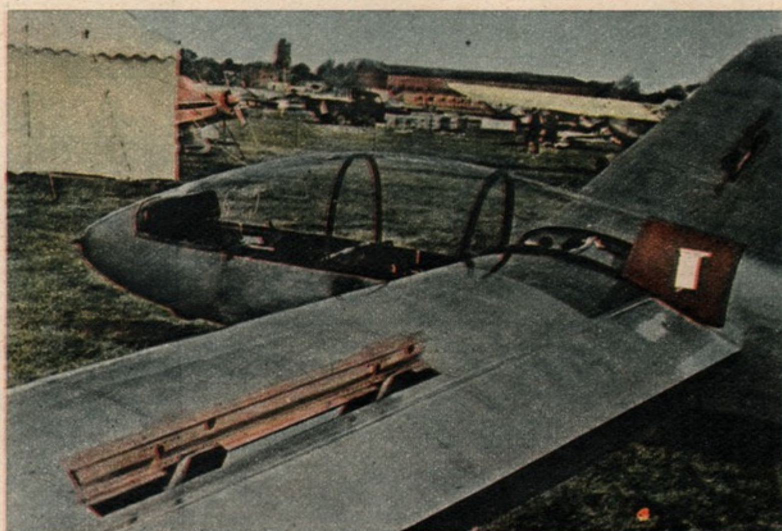
Mk III, mały (powierzchnia nośna — 7,5 m², rozpiętość — 6,0 m), lekki (ciężar własny — 204 kG, ciężar całkowity — 330 kG lub 300 kG w wersji akrobacyjnej) i tani (1500 funtów szterlingów, czyli ok. 4 200 dol.). Samolot jednomiejscowy z silnikiem Rollason Ardem Mk X o mocy 45 KM przy 3 300 obr./min., z możliwością „podrasowania" do 53 KM. Samolot ten może być budowany w warunkach amatorskich z zestawu części, dostarczanych przez wytwórnię. Osiągi samolotu są przy tym wcale ładne: prędkość max. — 173 km/h, max. prędkość przelotowa — 153 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa — 145 km/h, pułap — 3 660 m, zasięg z 30 min. rezerwą — 320 km, toteż można sądzić, że spotka się on z uznaniem użytkowników.

Dynamiczny rozwój tej klasy samolotów w ostatnich latach pozwala przypuszczać, że stanowią one przyszłość latania przyjemnościowego czy treningowego. Dość ciekawe są bardzo proste konstrukcje francuskie oznaczone MJ (Marcel Jurca), stanowiące czasem zmniejszenie sławnych samolotów myśliwskich (MJ-2 „Tempete", to Hawker „Tempest", obecnie prasa donosi o opracowaniu kopii samolotu P-51 „Mustang"). Ich popularność sprawiła, że „Jurca Air Force" (jak bywają żartobliwie określane), są często widywane także na imprezach lotniczych w Biggin Hill. Wprawdzie nie były one w tym roku eksponowane na stoiskach, jednak liczne egzemplarze znaleźć można było w miejscach przeznaczonych dla samolotów gości.

Do samolotów prostych i stosunkowo niedrogich, a zarazem bardzo rozpowszechnionych (ponad 1 000 maszyn we Francji), należą liczne typy francuskich Jodeli, reprezentowane przez parę egzemplarzy na stoisku i kilkanaście (co najmniej) na pasie startowym.

Wypada tu wspomnieć o organizacji imprezy, w czasie której służbę porządkową pełnili harcerze z drużyn lotniczych, zresztą pełnili ją naprawdę wzorowo. Zadanie mieli o tyle trudne, że z pasa startowego na teren wystawy i odwrotnie prawie ciągle kołowały samoloty, dla których trzeba było robić przejście w barierach i rozsuwać publiczność, a mimo to wszystko odbywało się bardzo sprawnie. Zresztą cała wystawa była bardzo starannie przygotowana, program zawierał szczegółowy plan stoisk wystawowych, plan lotniska i wszystkie niezbędne informacje, zaś głośniki (na tyle silne, że dobrze słyszalne na lotnisku) obejmowały zasięgiem cały teren wystawy.

Oczywiście, wspomniany kurs na





Wyżej: Prototyp szybowca Slingsby T-53. Z prawej: Fouga „Magister" zespołu „Les Diables Rouge".

DWA TYSIĄCE!

W dniu 6 czerwca br. — jak doniosła Wietnamska Agencja Informacyjna — jednostki obrony przeciwlotniczej armii Demokratycznej Republiki Wietnamu zestrzeliły dwutysięczny samolot amerykański.

A więc już ponad dwa tysiące różnego typu samolotów USA runęło na ziemię DRW, licząc od rozpoczęcia ataków powietrznych na republikę północnowietnamską przez piratów amerykańskich.

Samolot strącony 6 czerwca nad prowincją Nghe An nie był ostatnim, trafionym przez pocisk wzgl. rakietę obrony przeciwlotniczej Demokratycznej Republiki Wietnamu. Następne dni przyniosły meldunki o dalszych zestrzałach. Ich częstotliwość — wzrasta. Wzrasta więc coraz bardziej cena strat, płacona przez amerykańskie lotnictwo. Pomimo iż oficjalne źródła waszyngtońskie i sajgońskie publikują zaniżone wykazy własnych strat — jednak i one przyznały się miesiąc temu do utraty ponad 500 pilotów, którzy zginęli lub zostali wzięci do niewoli dokonując ataków na tereny DRW.

Należy zaznaczyć, że liczby te nie obejmują strat ponoszonych przez lotnictwo USA w walkach z partyzantami Wietnamu południowego.

W miarę nasilania się ataków lotnictwa amerykańskiego, potężnieje ogień wietnamskiej obrony przeciwlotniczej. Amerykanie wyraźnie przeliczyli się, chcąc gradem tysięcy bomb zdruzgotać za jednym zamachem potencjał wojskowy i gospodarczy DRW jak i morale jej ludności. Celów tych nie osiągnęli, „zyskując" jedynie nienawiść do siebie jako nieludzkich, barbarzyńskich agresorów.

● Szczegółowo opisuje udział polskiej reprezentacji (Kępka i Adamek) w zawodach szybowcowych w Hahnweide zachodnioniemiecki miesięcznik „Deutscher Aerokurier" z czerwca br. Autor reportażu z zawodów, dr Wolfgang Gross, z uznaniem podkreśla dzielną postawę Franciszka Kępki.

SPORT BALONOWY

● W miejscowości Denain (Francja północna) odbyły się międzynarodowe zawody balonów wolnych. Na starcie stanęło 14 balonów z 6 krajów europejskich. Pierwsze miejsce zdobył balon zachodnioniemiecki „Ergee II".

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

DŁUGOŚĆ linii lotniczych wynosi w ZSRR 500 tysięcy km. Radzieckie samoloty pasażerskie dokonują regularnych lotów do 51 krajów. W roku ubiegłym przewieziono 48 mln pasażerów. W toku modernizacji sprzętu lotniczego zastąpi się używane dziś Iły-18, An-10 i Tu-104 samolotami Tu-154, mogącymi przewieźć jednorazowo 164 pasażerów. Wkrótce wejdą również do służby inne, komfortowe samoloty Tu-134 i Ił-62. Ten ostatni może zabrać 186 pasażerów i na wysokości 10 tys. metrów rozwinąć prędkość podróżną 850 km/h.

OKOŁO 200 japońskich stewardess pracuje w różnych liniach zagranicznych. Istnieje wciąż rosnące zapotrzebowanie na stewardessy właśnie japońskiego pochodzenia. Sprawia to uprzejmość, wdzięk i szczególny urok dziewcząt z Kraju Kwitnącej Wiśni. Obecnie większość towarzystw komunikacji powietrznej zatrudnia co najmniej jedną stewardessę z Japonii.

ZGODNIE z podpisaną ostatnio umową szwajcarskie linie lotnicze „Swissair" otrzymały prawo uruchomienia szlaków powietrznych do krajów Afryki wschodniej — Kenii, Tanzanii i Ugandy.

W NAJBLIŻSZYM czasie rozmiędzy ZSRR i Francją. Informuje o tym podpisany przez ministra lotnictwa cywilnego ZSRR — Łoginowa i ambasadora Francji w ZSRR — O. Wormsera protokół. Towarzystwo lotnicze „Aerofłot" i „Air France" uzyskały prawo wysyłania samolotów nie tylko do stolic lecz i do innych miast ZSRR i Francji, jak również poza granice obu krajów.

NOWY amerykański odrzutowiec pasażerski Boeing-737 odbył niedawno pierwszy próbny lot nad północno-zachodnią częścią USA i Pacyfikiem. Boeing-737, samolot bliskiego zasięgu, zabiera 101 pasażerów i przewozi ich na odległość do 2 100 km z prędkością 930 km/h.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

12 czerwca o godz. 5.40 czasu moskiewskiego wyrzucono w Związku Radzieckim rakietę kosmiczną, która uniosła w kierunku Wenus sondę międzyplanetarną. Ostatni człon rakiety wprowadzono najpierw na orbitę ziemską, stąd dopiero wystartowała sonda „Wenus-4" o masie 1 106 kg. Lot do planety Wenus trwać będzie ponad 4 miesiące. Przewiduje się, że podczas lotu przeprowadzone zostaną za pomocą aparatury znajdującej się na pokładzie sondy „Wenus-4" badania naukowe przestrzeni kosmicznej.

Aparatura telemetryczna, pomiarowa i naukowa włączana jest automatycznie, zgodnie z programem lotu, a także na sygnały radiowe z Ziemi. Obecny eksperyment jest czwartą radziecką próbą badania planety Wenus. Pierwszą próbę podjęto 12 lutego 1961 r. Wystartowała wówczas z Ziemi 600 kg sonda. Minęła ona Wenus w odległości około 100 tysięcy km.

Drugą i trzecią sondę międzyplanetarną o masie po 960 kg każda wyrzucono w odstępach 4-dniowych: 12 i 16 listopada 1965 r. „Wenus-2" przeleciała zgodnie z programem — nad oświetloną częścią planety i kontynuowała lot po orbicie słonecznej. „Wenus-3" osiągnęła powierzchnię planety 1 marca 1966 roku. Przeniosła ona na Wenus proporzec z godłem Związku Radzieckiego. „Wenus-4" różni się od swoich poprzedniczek niecon większą masą. Lot jej będzie trwał 4 miesiące. Wenus jest jedną z najbardziej zagadkowych planet układu słonecznego.

*

Dnia 14 czerwca została wyrzucona sonda kosmiczna „Mariner V" przy pomocy dwustopniowej rakiety nośnej typu „Atlas-Agena". Podróż kosmiczna będzie trwała 4 miesiące. W pobliżu Wenus „Mariner V" znajdzie się około 19 października. Sonda jest wyposażona w kamery i przyrządy do badania atmosfery Wenus. Sonda ma masę 243 kg.

*

12 czerwca Związek Radziecki wprowadził na orbitę ziemską kolejnego sztucznego satelitę Ziemi „Kosmos-165". Na pokładzie sputnika zainstalowano aparaturę naukową przeznaczoną do kontynuowania badań przestrzeni kosmicznej, zgodnie z programem ogłoszonym przez agencję TASS 16 marca 1962 r.

Sputnik krąży po orbicie o parametrach: początkowy okres obiegu wokół Ziemi 102,1 min., maksymalna odległość od powierzchni Ziemi 1 542 km, minimalna odległość — 211 km, kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika 81,9 stopnia.

SPORT SAMOLOTOWY

● Dwaj amerykańscy piloci 54-letni dr Sommer i 45-letni dr Rieger, powtórzyli historyczny lot Charlesa A. Lindbergha w 40 rocznicę jego wyczynu, przelatując Atlantyk z Nowego Jorku do Paryża na samolocie, będącym kopią samolotu Lindbergha. Lot trwał prawie 20 godzin. W chwili, gdy obaj Amerykanie lądowali już na lotnisku Le Bourget, zawaliła się trybuna, na której znajdował się m. in. ambasador USA, Bohlen. Kilka osób odniosło obrażenia.

● Aeroklub Włoch organizuje w dniach 30.VI.—3.VII. br. XIX Międzynarodowy Rajd Sycylijski. Zlot uczestników rajdu — na lotnisko Boccadifalco koło Palermo.

POLONICA

● Na dwóch stronach, suto ilustrowanych, rumuński miesięcznik „Sport si Tehnica" (z maja br.) zamieścił artykuł, pt. „Szybowce mistrzostw świata w Lesznie". Autor artykułu, Gheorge Georgescu, omawia dane techniczne i osiągi najwybitniejszych szybowców, jakie — wg jego przewidywań — staną na starcie w Lesznie w roku 1968. W pierwszym rzędzie zajmuje się on polskimi szybowcami „Zefirem-3" i „Foką-4".

● „Aero Sport", miesięcznik lotniczy NRD, w ramach obszernego cyklu o samolotach znanego radzieckiego konstruktora Pawła Suchoja, zamieścił pięknie wykonane rysunki naddźwiękowych samolotów odrzutowych Su-7 ze znakami polskiego lotnictwa wojskowego.

IZRAELSKI NAPALM NA ARABSKIE SZPITALE

JAK doniosły, jeszcze w czasie walk, komunikaty dowództwa wojsk ZRA i jak obecnie potwierdzają to korespondenci pism zagranicznych, rozzuchwaleni w swej agresywności napastnicy izraelscy wielokrotnie użyli w czasie akcji bojowej napalmu, straszliwej broni stosowanej masowo przez amerykańskich agresorów w Wietnamie.

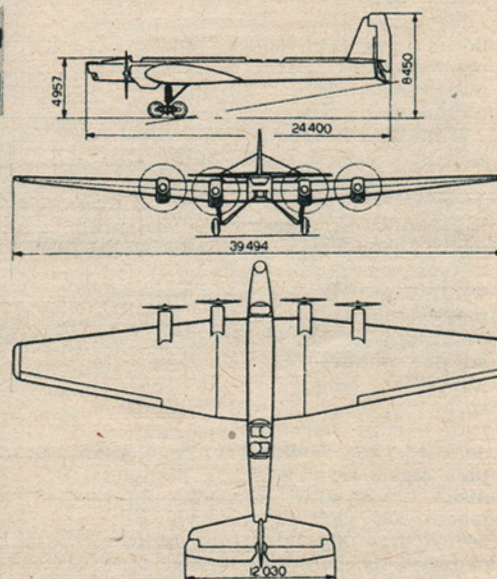
Piloci izraelscy systematycznie atakowali na froncie jordańskim napalmem nie tylko wojska lecz również arabskie szpitale, gwałcąc wszelkie postanowienia międzynarodowych konwencji. O faktach użycia napalmu przeciw tego rodzaju obiektom pisał m. in. wielki rzymski dziennik „Paese Sera", w oparciu o oświadczenie grupy lekarzy libańskich, którzy opatrywali ciężko poparzone ofiary ataków. Również kairski dziennik „Al-Ahram" opublikował zdjęcia, dowodzące, iż siły zbrojne Izraela używały w toku kampanii bomb napalmowych.

W Ammanie, stolicy Jordanii, działa specjalna delegacja Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, przysłana w celu zbadania zarzutów jordańskich o użyciu przez samoloty izraelskie napalmu także podczas ataków na miasta położone w głębi terytorium Jordanii.

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

TB-3 (ANT-6, G-2)





ANT-6 był pierwszym na świecie wolnonośnym jednopłatowcem, wyposażonym w cztery silniki zabudowane na krawędzi natarcia skrzydeł, wzdłuż ich rozpiętości. Zbudowany przez zespół pod kierownictwem A. N. Tupolewa, ANT-6 był wersją rozwojową klasycznego ze względu na swój schemat budowy samolotu ANT-4.

Pod oznaczeniem TB-3 (ciężki bombowiec — trzeci), samolot zaczęto budować seryjnie. Ze względu na wielkie wymiary maszyny (rozpiętość około 40 m) — nie było to sprawą prostą, lecz młody, prężnie rozwijający się lotniczy przemysł radziecki szybko sobie z tym zadaniem poradził.

ANT-6 budowany był seryjnie od r. 1932 do 1937 włącznie. W toku tych lat samolot był stale ulepszany, bez zmiany jednak zasadniczych cech konstrukcji. I tak m. in., jeśli pierwsze seryjne egzemplarze osiągały prędkość 167 km/h i pułap 3 800 m, to seryjne samoloty budowane w r. 1934 dysponowały już prędkością 288 km/h i pułapem 7 740 m. Na ulepszonych wariantach ANT-6 pilot A. B. Jumaszew tylko w roku 1936 ustanowił pięć międzynarodowych rekordów udźwigu ładunków o ciężarze 5, 10 i 12 tysięcy kilogramów.

Szczególnie sławnym wyczynem ANT-6 było lądowanie w r. 1937 czterech tego typu samolotów na lodach Bieguna Północnego, gdzie wysadzono ekspedycję polarną J. Papanina. Samoloty pilotowali: M. Wodopianow, W. Mołokow, J. Mazuruk i A. Aleksiejew.

Samoloty ANT-6 zasłużyły się w walkach z Japończykami nad jeziorem Hasan i nad rzeką Chałchin-Goł, w czasie walk z Finlandią oraz podczas wykonywania lotów specjalnych w czasie walk z hitlerowskimi Niemcami. Część maszyn ANT-6, pod oznaczeniem G-2, wykorzystywana była w cywilnym lotnictwie transportowym. (z)

Na zdjęciu i rysunku: TB-3 (ANT-6).



Ekipa zawodników ze Świdnika i Nowego Sącza

Na Krywlanach w niedzielę



W deszczową niedzielę 28 maja lotniskiem Aeroklubu Białostockiego na Krywlanach zawładnęli modelarze jedenastu aeroklubów regionalnych, by w Zawodach Modeli Latających ubiegać się o punkty do Mistrzostw Polski w 1967 r. Na zgłoszonych 118 zawodników w klasach F1A, F1B i F1C do walki przystąpiło 94. Osiągnięte wyniki na imprezie należy uznać za bardzo dobre, gdyż uzyskiwane w bardzo wielu wypadkch maksymalne czasy lotu, w czasie ciągłego opadu mżawki i silnego wiatru, świadczą o dobrym przygotowaniu się zawodników do imprezy. W takich warunkach nie można było liczyć na przysłowiowy „łut szczęścia", a jedynie na wykorzystanie do maksymalnych granic możliwości modelu i specyficznych właściwości terenu, na którym była rozgrywana impreza. Czy wszyscy zawodnicy byli przygotowani należycie? Oczywiście, że nie. Jak w każdej imprezie — różnice między czołówką, a pozostałymi są stosunkowo duże. Największą grupę stanowili zawodnicy w klasie A-2. Na startujących 61 zawodników sklasyfikowano 56. Liczba niesklasyfikowanych w stosunku do poprzednich danych jest stosunkowo bardzo mała.

Najlepsze wyniki przedstawiają się następująco: 1. Eryk Hinc (Gdańsk) — 875 pkt; 2. Edward Wolter (Bydgoszcz) — 733 pkt; 3. Mieczysław Czapla (Białystok) 731 pkt.

Klasa F1B — modele z napędem gumowym: 1. Paweł Włodarczyk (Warszawa) — 773 pkt; 2. Zbigniew Tukiendorf (Włocławek) — 635 pkt; 3. Maciej Piątkowski (Warszawa) — 617 pkt. Zgłoszonych zawodników — 20, startujących 15, sklasyfikowanych 11.

Klasa F1C — modele z napędem silnikowym: 1. Stanisław Kotoliński (Bydgoszcz) — 534 pkt; 2. Jan Szarłat (Włocławek) — 424 pkt; 3. Aleksander Dąbrowski (Białystok) — 301 pkt. Zgłoszonych zawodników 21, startujących — 18, sklasyfikowanych 9.

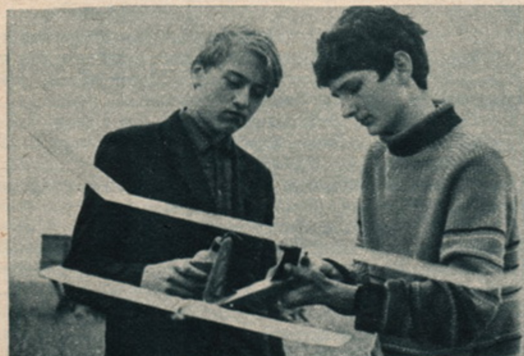
Dużą rozpiętość w klasie F1B i F1C należy przypisać klasyfikowaniu w jednej grupie juniorów z seniorami, chociaż w bardzo wielu wypadkach juniorzy byli lepsi od swych starszych kolegów, szczególnie w klasie F1A, gdzie szanse były wyrównane zastosowanymi materiałami.

W klasach F1B i F1C zróżnicowany poziom wyników znajduje uzasadnienie ponadto w sprzęcie, jakim dysponują zawodnicy. Sprawa odpowiedniej gumy napędowej dostępnej tylko dla niewielu, jak i silników, nie jest dotychczas definitywnie rozwiązana. Dopływ nowej kadry zawodniczej w tych klasach jest związany z bazą materiałowo-sprzętową. Analizując dane statystyczne z poszczególnych imprez, udział zawodników biorących udział w klasach F1B i F1C stopniowo maleje.

W związku z tym należałoby się chyba głębiej zastanowić nad poprawą tego stanu rzeczy, ale to już sprawa dla Aeroklubu PRL.

Foto: ZENON KADZIEWICZ (4)

LESŁAW PAWŁOWSKI



Powyżej: Zawodnicy z Aeroklubu Warszawskiego. Obok — start modelu Jana Szarłata z Włocławka, zdobywcy II miejsca w kategorii silnikowej.

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Trzeba się spieszyć z bieżącą informacją, bo już wakacje za pasem. Dn. 20 maja w Lisich Kątach Aeroklub Grudziądzki zorganizował zawody radioszybowców. Na 36 zgłoszonych zawodników — na starcie stawiło się jednak zaledwie 12 osób. Pierwsze miejsce w kategorii jednoczynnościowej zajął Edward Trzopek (Bielsko-Biała) — 3 843 pkt, II — Jan Bury (Poznań) — 3 805 pkt, III — Andrzej Krupa (Krosno) — 3 069 pkt, IV — Jerzy Komorski (Bydgoszcz) — 3 067 pkt, V — Kazimierz Ginalski (Krosno) — 3 003 pkt.

W kategorii wieloczynnościowej najlepsze (i jedyne) miejsce zajął Ginalski — 3 222 pkt. Podczas zawodów dopisała zarówno pogoda jak i organizatorzy imprezy. Od siebie możemy dodać, że już w dwa dni po zawodach otrzymaliśmy tabelę wyników od **Jana Michalskiego.** Dziękujemy w imieniu Czytelników.

W parę dni później, 28 maja, na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego odbyły się V Ogólnokrajowe zawody modeli latających „O Statuę Górnika". Tu na starcie stanęło 210 zawodników z 26 klubów. Zawody obsługiwało 46 komisarzy sportowych. A oto bliższe szczegóły tej imprezy przekazane nam przez panią **Irenę Paździorek.** Statuę Górnika zdobył junior Tadeusz Szpak z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, puchar przechodni z węgla zdobył senior Henryk Łukaszczyk z Aeroklubu Opolskiego. Zawody były jednocześnie eliminacją kadry narodowej do mistrzostw świata 1967. Członkowie kadry narodowej zajęli następujące miejsca: w kategorii szybowców E. Stebel — 3; S. Jurczeniak — 4; T. Sikora — 10; A. Sulisz — 17; G. Wojszczak — 23; L. Kamionka — 48; E. Trzopek nie startował.

W kategorii gumówek F. Gluza był 2; J. Kosiński — 5; P. Bombol — 6; J. Markiewicz — 7; K. Łapiński — 23; St. Żurad — 23; W. Niestoj nie startował.

W kategorii silnikowej Z. Sulisz — 1; I. Krzemiński — 2; R. Straburzyński — 5; J. Zwoliński — 7; S. Skotniczny — 8; T. Pelczarski — 9.

Kierownikiem zawodów był R. Wolek, a głównym komisarzem sportowym M. Paździorek. Oto najlepsze wyniki w poszczególnych kategoriach:

Kategoria FIA szybowce: 1. Ryszard Mikłaszewicz — Opole — 900 + 189 pkt; 2. Emil Bykowski — Krosno — 900 + 55 pkt; 3. Engelbert Stebel — ROW Rybnik — 899 pkt. Startowało 130 zawodników.

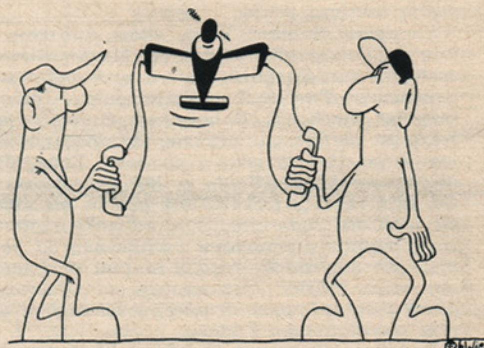
Kategoria F1A gumówki. 1. Henryk Łukaszczyk — Opole — 900 + 240 pkt; 2. Franciszek Gluza — Katowice — 900 + 190 pkt; 3. Zofia Pelc — Wrocław — 831 pkt. Startowało 45 zawodników.

Kategoria FIA Silnikowe: 1. Zygfryd Sulisz — Warszawa — 900 + 200 pkt; 2. Jerzy Krzemiński — Olsztyn — 797 pkt; 3. Zygmunt Janecki — Zielona Góra — 686 pkt. Startowało 35 zawodników.

☆

Z imprez zagranicznych warto odnotować zawody mikromodeli, które odbyły się w kopalni soli Slanic-Prahova w Rumunii w dniach 20—25 kwietnia. Zawody rozgrywano według nowego regulaminu FAI. Najlepszy wynik uzyskał model zawodnika Mihai Teut — 31 min 53 s, przed Dumitru Diaconescu — 27 min 35 s i Nicolae Bezman — 26 min. 27 s.

(E)



VI

Pracę, którą poniżej zamieszczamy, napisał red. Zbigniew Ramotowski („Życie Radomskie") na konkurs dziennikarski VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Zostało ona wyróżniona nagrodą prezesa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej – Stefana Antosiewicza.

Listy spod skrzydła

DO ŻONY

Najmilsza!

Powiedziałaś na pożegnanie: „Wracaj szczęśliwie i szybko. I pamiętaj — pierwsza niedziela dla mnie. Pojedziemy nad wodę..." Obiecałem, słowa dotrzymam. Ale drugą niedzielą ja zadysponuję. Pojedziemy do Piastowa. Na lotnisko... Najdroższa, to jest ciekawsze niż przypuszczałem. Onieśmiela i pociąga. Zachwyca. Może pasjonować. Nie, wcale nie to, że drzewa jak zapałki, a rzeki jak niebieskie wstążeczki. Widzisz, w tym jest coś głębszego, nieuchwytnego. Przynajmniej dla mnie. Na razie...

Przez 25 lat nie dowiedziałem się tyle o lotnictwie i jego ludziach niż podczas kilku dni rajdu. I jakoś dziwnie dałem się doń przekonać, chociaż nikt nie przekonywał. Jeżeli już zniewoliła mnie ta piękna choroba, błagam — lekarzu najsłodszy — nie lecz. Gdy po powrocie opowiem o szczegółach, zrozumiesz sens mej prośby. A gdy sama polecisz raz i drugi — z pewnością sprzedamy moje kije i twoje rakietki, a kupimy skafandry. Oczywiście, trzeba będzie długo się uczyć, aby samodzielnie czynić użytek z drążka sterowego. To nie kometka.

Trudno odtworzyć w liście (choć długim — zgodnie z twą prośbą) wszystkie fakty, a zwłaszcza atmosferę. Rozumiesz, 40 dziennikarzy z różnych stron kraju (jeden z Węgier) — każdy mógłby napisać barwny reportaż o... sobie. 40 pilotów — żywe tematy do 40 wyśmienitych opowiadań. A ludzie na autokarowych trasach rajdu, spotkaniach i konferencjach prasowych? A pasjonujące i częstokroć jakże smutne historie partyzanckich losów tych z lasów parczewskich i ze Świniej Góry, spod Gruszki i od Hubala? A radomskie problemy mieszkaniowe i lubelski fenomen LSM? Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego i Kielecko-Radomska WSI? Miasto młodości — Wrocław i emocje na trasie. Frajda, proszę Ciebie, przygoda i nauka. Obym mógł polecieć po raz drugi!

Gdy wylądowaliśmy na lotnisku w Masłowie (zajmując, jak się potem dowiedzieliśmy trzecie miejsce) podszedł do naszego „Jaka" brzdąc w krótkich spodenkach, ze zmoczoną deszczem czupryną i w przemokniętych trampkach. Sławek Polak, uczeń 2 klasy kieleckiej „siódemki" mókł i marzł już od półtorej godziny. Cholernie spodobał mi się ten chłopak.

— Co tu robisz?

— Chciałem zobaczyć...

— Już widziałeś inne samoloty, więc jedź do domu, bo zimno.

— Ja muszę poczekać, bo są chmury. Bo ja nie wiem, proszę pana, czy wszyscy trafią...

Rozumiesz, on musiał zobaczyć w s z y s t k i c h. Czuł się odpowiedzialny. Kto wie, może za kilka lat Sławek będzie częstszym gościem na lotnisku, a inne szkraby będą tak czekać na niego?

Ot, widzisz — to jest bakcyl „L". Nie, nie zaprzeczaj! Nie tłumacz, że dziecięca fantazja, i że w tym wieku zainteresowania zmieniają się jak w kalejdoskopie. Poznałem ludzi dorosłych — mądrych i doświadczonych. I ci urzekli mnie swoją lotniczą pasją.

Stanisław Babiarz, który wiózł Andrzeja Pielasę z „Drużyny" i Rozgłośni Harcerskiej, jest zastępcą naczelnego inżyniera w kopalni węgla brunatnego Turów. Z wykształcenia — magister inżynier, mechanik. Roboty huk. Często — zwłaszcza w pierwszym okresie eksploatacji Turowa — po 12 i 16 godzin na dobę. Żona, dwoje dzieci, aeroklub odległy o 100 km. A on lata. Od 1951 roku „uzbierał" 930 godzin na samolocie i 140 na szybowcu, złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami i kilka nagród na poważnych zawodach, między innymi rajdowe mistrzostwo Polski. Jest pilotem samolotowym I klasy i zawodowym drugiej, a także instruktorem samolotowym I klasy.

Podobnie Zygmunt Gołębiewski, broniący w rajdzie barw „Gazety Poznańskiej". W cywilu... tzw. cywilny ksiądz, sekretarz Prezydium MRN we Wrześni. Jeździ na lotnisko do Kobylnicy trzy razy w tygodniu, pokonując 45 km w jedną stronę. Pilot samolotowy, szybowcowy i skoczek. Lata już dziewiętnaście lat. Startował i lądował około 800 razy.

Przecież ci ludzie mają stałą, nieźle płatną pracę, poważne obowiązki zawodowe i rodzinne. Na trawie lotniska nie szukają złotówek, a odpoczywać mogą na tysiąc innych sposobów. Na czym więc polega siła tego haszyszu?

Rozgadałem się, ale chyba wybaczysz. Musiałem podzielić się z kimś refleksjami, a przecież nie będę „truł" na ten temat memu władcy w powietrzu, sympatycznemu Zdzisławowi Nasiełowskiemu. Doświadczony pilot, instruktor. Dla niego żadne odkrycie. Jeszcze by pomyślał, że mi się w głowie poprzewracało na tych piekielnych łukach z Radomia do Kielc.

Pięknie Ci się kłaniam i do rychłego zobaczenia. Opowiem Ci w domu o dwóch innych ciekawych ludziach. Jednego z nich wkrótce przedstawię. Bądź słoneczna i myśl o mnie, jak ja myślę o Tobie.

Twój Zbyszek

DO INŻYNIERA ZE ŚWIDNIKA

Panie Inżynierze!

Nie obiecywałem listu, ale sądzę, że zainteresuje on Pana z uwagi na osobę, którą pragnę przedstawić. Gdy Pan wykołował by rozpocząć pierwszy w sezonie „lot po trasie", wsiadłem do autobusu i powróciłem do Lublina. Podzieliłem się ze swym pilotem dokonanym odkryciem. Ten pogratulował reporterskiego nosa i rzekł: „Widzisz, latanie i konstruowanie aparatów latających pasjonowało ludzi zarówno w dobie Leonarda da Vinci jak i w epoce sputników. Ale dobre chęci nie zawsze wystarczają. Niedawno sam pomagałem oblatywać pojazd własnej, całkowicie amatorskiej konstrukcji. Na szczęście, próba się nie powiodła jeszcze na ziemi, bo w przeciwnym wypadku poleciałbyś na rajd z kimś innym".

Tak dowiedziałem się o radomskim taksówkarzu, Marianie Maju, który z uporem, przez 7 lat, budował awionetkę „M-1". Zbudował. Gdy wylądowaliśmy w Radomiu, bezzwłocznie zatelefonowałem na postój. Miałem szczęście. Tego dnia poznałem Maja i owoc jego wieloletnich wyrzeczeń, siły woli i ambicji.

Sądzę, że ciekawi Pana przede wszystkim, co to jest. Otóż na dzisiejsze czasy chyba nic rewelacyjnego. 24-konny silnik poniemieckiego „volkswagena", śmigło własnej(!) roboty, płaty o rozpiętości ośmiu metrów z płótna i sklejki lotniczej, lotki, stery, linki, trochę zegarów... Nie sądzę zresztą, aby Maj próbował skonstruować coś całkowicie oryginalnego. Ot, po prostu — własny samolot. Ba, nie posiada — w przeciwieństwie do Pana — przygotowania teoretycznego i praktycznego. Można więc zrozumieć niepomyślność prób. Można chyba nawet c i e s z y ć s i ę niepowodzeniem, które uchroniło ojca 12-letniej Bożeny, 14-letniej Barbary i 15-letniej Teresy od powtórzenia historii mitycznego Ikara.

List ten piszę jednak nie bez powodu. Otóż zafascynował mnie upór tego człowieka.

Proszę sobie wyobrazić — Maj się nie załamał. Gdy z honorowej rundy nad Radomiem wyszły nici, a na lotnisku klubowym nie pozwolono próbować „M-1" nawet o brzasku (gdy nikt nie widzi), przewiózł aparat swoją „dodżą" na ciasne podwórko, zdemontował, przykrył brezentem i zaczął myśleć. Myślał kilka lat, by powrócić do rozpoczętego dzieła. Pokazywał mi przed kilku dniami nowe śmigło i łaty na skrzydłach, a także rurkę Pitota przytwierdzoną do taksówki w celu — jak twierdzi — wyregulowania szybkościomierza. Wkrótce zamierza kontynuować próby. Oczywiście, już na „neutralnym" terenie, prawdopodobnie w rejonie Górki Puławskiej.

I co Pan o tym powie? Pan, który zna lepiej zadania Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, Instytutu Lotnictwa, przeznaczenie tunelu aerodynamicznego, konieczność „łamania" egzemplarza prototypu, wszelkie obowiązujące przepisy? I równocześnie — chęć obejścia norm prawnych, potrzebę sprawdzenia swoich możliwości twórczych.

Marian Maj, Panie Inżynierze, nie załamał się nawet w obliczu klęski, którą poniósł jako pilot szybowcowy. A było tak:

Robił lot po trójkącie 100 km. Do lotniska brakowało tylko 5 km. Nie wyszło. Nie znalazł „komina" i właściwego miejsca do lądowania. Tuż przy stacji kolejowej w Lesiowie k/Radomia „Muchę-Standard" diabli wzięli. Pilot na szczęście potłukł tylko okulary. Zawieszono go w lotach. Po ostatnim, 433 z kolei, już nie wystartował. 20.IV.1966 r. komisja lekarska wydała niepomyślne orzeczenie.

Co dalej? Żona Maja jest zadowolona. „Odkąd powstał aeroklub — Marian w domu był tylko gościem. I jeszcze samolot! Daj Boże zdrowie temu lekarzowi z komisji..."

A nasz znajomy? Uśmiecha się dobrotliwie, jakby mówił: „Wiem, że chcesz najlepiej, ale to jest ode mnie silniejsze". I bynajmniej nie zamierza zejść z kursu...

Drogi Panie. Jeśli czas pozwoli, proszę skorzystać z mego adresu. Oprócz bohatera tego listu znajdzie Pan w Radomiu wielu innych, ciekawych ludzi. Moje miasto jest również związane z lotnictwem. Np. OSL im. Krasickiego i Aeroklub, który wyszkolił bądź co bądź 3 500 modelarzy, 180 skoczków, 246 pilotów szybowcowych i 80 samolotowych. Drugiego Zołotowa tu wprawdzie nie ma, ale w „Teatralnej" można wypić znakomitą „kapucynkę". Jeśli Pan się da namówić, przedstawię mego pilota z rajdu — Nasiełowskiego. Jest bardzo ciekaw Pana osoby i końcowego efektu ambitnych poszukiwań. Kreślę się z poważaniem

Radomianin



„... to jest ciekawsze, niż przypuszczałem. Onieśmiela i pociąga. Może pasjonować. Foto: B. Koszewski

DO P. MARIANA MAJA

Drogi Panie!

Właśnie przed chwilą napisałem do nie znanej Panu osoby obszerny list o... Panu. Tym kimś jest 38-letni konstruktor w WSK w Świdniku, pilot samolotowy II klasy, inż. Stanisław Bienia.

Proszę sobie wyobrazić, że inż. Bienia także buduje aparat latający. Nie, nie w fabryce — zupełnie prywatnie. Ale coś piekielnie trudnego, choć pozornie nieskomplikowanego. Mięśniolot.

Wie Pan z pewnością, że próby tego typu trwają od wielu lat, a w Anglii czeka na człowieka, który o własnych siłach przefrunie pętlę o rozstawie 800 metrów czy też jardów, aż 5 tysięcy funtów. Nikt dotychczas nie zdołał podjąć nagrody. Sądzę, że mój poznany przed kilkoma dniami świdniczanin o tej nagrodzie nie myśli. On pragnie zaprzeczyć ogólnemu twierdzeniu, że człowiek nie jest w stanie poruszać się w powietrzu, nie korzystając z dodatkowego źródła mocy. Genezę swego zamiaru wyjaśnił mi następująco:

„Jeszcze na politechnice spotkałem się ze stwierdzeniem, że ptaki zużywają dziesięciokrotnie mniej mocy na kilogram ciężaru niż samolot. Zaintrygowała mnie ekonomia lotu ptasiego. Pomyślałem o Dedalu i Ikarze, a także o licznych przeszkodach, z powodu których człowiek nie może być ptakiem. Ale przecież rzeczy niegdyś niemożliwe dziś są oczywiste. Zacząłem działać..."

I Bienia, proszę Pana, przez trzy lata budował aparat, używając m. in. oryginalnych piór ptasich. Niestety, mięśniolot ważył 50 kg, a jego powierzchnia wynosiła zaledwie 11 m kw. Potem zrobił następny typ w dwóch wersjach. Jedna o ciężarze 20 kg i powierzchni około 37 m kw., druga o konstrukcji dmuchanej. Dziś kończy czwarty model, którego zasady lotu mają być podobne częściowo do lotu ptaka, częściowo zaś do nietoperza.

Widziałem, mierzyłem, dotykałem. Wygląda to mniej więcej tak: belka laminatowa usztywniona linkami stalowymi, długa około 8,5 m. Do niej przymocowane wiotkie skrzydło z błony polietylenowej, w kształcie dwóch półrur o długości około 5,5 m, a średnicy półtora metra — mające możliwość wykonywania ruchu machającego. U końca tych półrur — cztery pióra (płetwy) o łącznej powierzchni około 16 m kw., służące do wytwarzania siły ciągu. Do tego wsporniki z rurek duraluminiowych (siedzi się, jak na rowerze), pasy, gumy naciągające...

W przyszłym miesiącu aparat — ledwie mieszczący się w modelarni Aeroklubu Robotniczego — ma wznieść się w górę. Czy istotnie poleci, przysparzając chwały konstruktorowi, czy też podzieli los Pana awionetki — nie wiem. Wydaje mi się, że Bienia również nie jest przekonany w stu procentach o rychłym sukcesie. Jest natomiast pewien, a stwierdza to na podstawie własnych obliczeń i dotychczasowych prób oraz doświadczeniach innych ludzi, że takie aparaty mogą wznieść się w powietrze, gdy będą odpowiednio lekkie (do 10 kg). Stąd wielka nadzieja w tworzywach sztucznych.

Pytałem inż. Bienię o przyszłość mięśniolotu. „Jeśli tylko uda się mnie czy komukolwiek innemu zakończyć pomyślnie pracę — powiedział — z zastosowaniem nie będzie problemu. Otworzą się między innymi perspektywy przed nową, tanią, a pasjonującą dziedziną sportu. Choćby tylko w celu podniesienia swej kondycji, zainteresują się mięśniolotem również skoczkowie, piloci szybowcowi i samolotowi.

Kto wie, może także chłopcy gen. Rozłubirskiego..."

Na razie tyle. Zaprosiłem inż. Bienię do Radomia. Jeśli przyjedzie, będzie Pan miał okazję porozmawiać o szczegółach dotyczących zarówno mięśniolotu jak też swojej awionetki. W związku z tą ostatnią próbowałem skontaktować się we Wrocławiu z Józefem Borzęckim, autorem motoszybowca „Stratus". Nie udało mi się, ale radzę sięgnąć do „Skrzydlatej Polski", która w numerach z 7 i 21 maja poświęca „Stratusowi" wiele miejsca. Przyznam, że ze szczególną uwagą czytałem artykuł pod wymownym tytułem „Zielonego światła nie będzie". Radzę to uczynić również Panu, choć z całego serca życzę pomyślnego zakończenia niełatwej sprawy.

Oczywiście, słowa „pomyślne zakończenie" dla Pana mogą mieć inne znaczenie niż dla mnie. Gdy myślimy i czynimy z rozmachem, na wyrost, często nie dostrzegamy rzeczy bliskich. Podobnie, jak z naszego „Jaka" nie dostrzegliśmy ostatniego znaku na trasie rajdu, bo był tak bliski, że widoczny z kręgu...

Pozostaję z szacunkiem

Zbigniew Ramotowski

HERB JAK SERCE

Bronuś!

„Więcej poufałości, niż znajomości" — pomyślisz może, gdy przeczytasz te słowa. Nie piliśmy nawet przecież bruderszaftu, a tu nagle pozwalam sobie pisać do Ciebie po imieniu.

Nie gniewaj się, ale nie mogę inaczej. Widzę w Tobie bowiem personifikację wszystkiego tego, co ujrzałem w Radomiu. Za wielkie serce — trzeba płacić sercem, a gdy już mowa o sprawach serdecznych, to „pan Bronisław" czułby się chyba nieswojo w ich kręgu.

Chcę Ci, Bronuś, jako gospodarzowi radomskiego etapu VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, a zarazem przedstawicielowi dostojnego jubilata: „Życia Radomskiego" i już na zawsze jednemu z najbardziej memu sercu miłych Radomian, powiedzieć, że nawet dziś — parę tygodni po rajdzie, czuję się wzruszony zasiadając do pisania tych kilkunastu zdań. Muszę Ci od razu powiedzieć, że pisząc do Ciebie, piszę — do Radomia. To tak jakby jedno.

Otóż wzruszeni jesteśmy bardzo wszyscy, my, uczestnicy VI Rajdu Waszą wspaniałą, tak bardzo polską, niesłychanie serdeczną, troskliwą gościnnością. Nie ma wśród nas takiego, który by temu zaprzeczył.

„To było coś, czego się nie spotyka!", „Oni nas formalnie zastrzelili", „Bajecznie", „Eljen Radom"! (Węgry), „Rany boskie, ci ludzie są wprost niesamowici w swej sprawności organizacyjnej" — oto kilka zaledwie spośród dziesiątek opinii, wypowiadanych przez uczestników Rajdu o organizatorach etapu radomskiego, o społeczeństwie tego miasta, o **wszystkich** bez wyjątku „ludziach Radomia", od samego przewodniczącego prezydium MRN Jana Telusa (cóż za uroczy człowiek!) począwszy, poprzez przewodniczącego prezydium PRN Jana Mazelę, wiceprezesa Aeroklubu Radomskiego instr. pil. Zdzisława Stróżewskiego, a na nie znanej nawet z imienia panience, która mnie i memu pilotowi podarowała czerwone róże — skończywszy.

Gdy w ramach „przydziału" załóg rajdowych w Radomiu poszczególnym zakładom pracy i instytucjom tego miasta „przydzielono" Zdzisia Dudzika i mnie pod opiekę komendanta Wojskowej Komendy Rejonowej ppłka Bronisława Buczyńskiego — zdrętwiałem. Pomyślałem sobie: „Stało się! Dosięgli cię. Pewnie każą trzeci raz iść na podchorążówkę. (Jedną skończyłem 24 lata temu w AK — konspiracyjną, drugą od nowa w Gubbio we Włoszech — hm, tę drugokorpusową). A tu cię bracie dosięgła ręka sprawiedliwości — każą ci skończyć ludową. Oby tylko lotniczą!".

Zdzisiek, gdy mu o tych podejrzeniach powiedziałem, dostał kolek ze śmiechu: „Łysych i okropnie chudych nie przyjmują. Odpadasz".

Miał rację. Pułkownik Buczyński przyszedł po nas do hotelu w zupełnie innych zamiarach. Oto wraz z zastępcą kierownika Ośrodka Szkolenia Kierowców Samochodowych LOK, porucznikiem rezerwy Bronisławem Niewiadomskim, przy użyciu pięknej „Warszawy", pokazali nam swe miasto, wraz z „Piotrówką", domem Esterki, ratuszem budowanym według projektu Marconiego, gotyckim kościołem farnym z XV wieku, gmachem dawnego kolegium Pijarów z XVII wieku, no i oczywiście — piękną nowoczesną dzielnicę mieszkaniową „15-lecia".

To był tylko początek. Tak jakby — uwertura do opery. Ale jakiej? Bo jeśli bym miał tu wymienić jakąkolwiek operę, to albo „Carmen", albo „Cavalleria rusticana". Pasują jak ulał: „Carmen" ze względu na piekielne tempo i dynamikę akcji, zaś „Cavalleria" — ze względu na rycerskość. Tak, rycerskość naszych cicerone'ów.

Zaimponowali nam. Wszystkim. No, bo proszę: pułkownik Buczyński znał się wspaniale na historii swego miasta, sypał jak z rękawa datami, nazwiskami, faktami, z oficera wcielał się w archeologa (przy wykopaliskach na „Piotrówce"), z archeologa w historyka sztuki (choćby ta oszałamiająca znajomość stylów wszystkich demonstrowanych nam obiektów), z historyka sztuki — w architekta (na nowym osiedlu).

No, a potem... razem z por. Niewiadomskim, pilnując co do minuty programu, dali nam taką szkołę, że do końca życia będziemy pamiętali Radom.

Tak, będziemy pamiętali, ale — zawsze z żywiej bijącym sercem. Z ogromną sympatią, z wdzięcznością.

Chcieli nam pokazać wszystko to, czego istota i działalność łączy się ze sprawami obronności kraju. Pokazali nam tak wiele, że muszę tu użyć stylu telegraficznego:

● **WKR. Komisja poborowych (jak piękne, wzorowe podejście do młodych, przyszłych żołnierzy. Brawo i dla ob. Wacława Stefanowskiego!) Stuprocentowe stawiennictwo. Honorowe dawstwo krwi. Jeden z najlepiej w kraju pracujących referatów.**

● **OŚRODEK SZKOLENIA ZAWODOWEGO KIEROWCÓW LOK — jego kierownik Andrzej Kroczewski oprowadził nas po kilkunastu salach, świetnie wyposażonych w pomoce naukowe i eksponaty. Wzorowa, reprezentacyjna placówka! Szkoli w ciągu roku 2,5 tysiąca kierowców. Mały aparat etatowy, ludzie młodzi, energiczni, diablu by rogi oberwali.**

● **AUTOMOBILKLUB ŚWIĘTOKRZYSKI. Tu wziął nas w obroty pionier motoryzacji w Radomiu, kierownik Władysław Lasota. Budują z rozmachem na obszarze 5 ha miasteczko ruchu, w czynie społecznym. W budowie stacja obsługi samochodowej dla turystów, hotel, biurowiec. Organizują rajdy, wyścigi, kartingi, udzielają porad prawnych, prowadzą turystykę. Szkoła! Mistrz Polski, Kiełbania, pokazał nam swój wyścigowy wóz — coś pięknego!**

● **LICEUM im. DIONIZEGO CZACHOWSKIEGO (bohaterskiego powstańca z r. 1863). Dyrektor mgr Czesław Zwolski — pokazał nam salę poświęconą dziejom oręża polskiego, w ramach pracowni historycznej. Zbiory militariów. Prof. Franciszek Sobczak — zaprowadził do sali zajęć przysposobienia obronnego (obrona przed bronią masowego rażenia, szkolenie sanitarne).**

Mijały godziny.

Byliśmy wkrótce jak ugotowani. Ale wiesz, Bronek, jak ogromnie, szczerze usatysfakcjonowani!

Wybacz, mógłbym pisać jeszcze dużo o Radomiu, ale już miejsca nie staje. Muszę kończyć.

Kłaniam się niziutko pułkownikowi Buczyńskiemu i por. Niewiadomskiemu, zdejmując z głowy radomską czapeczkę lotniczą, uszytą przez spółdzielnię „Wspólnymi Siłami" (strasznie się do niej przyzwyczaiłem, nawet w domu i w redakcji w niej chodzę). Ofiarowany mi przez pułkownika skórzany herb Radomia położyłem u stóp drewnianej, tajemniczo uśmiechniętej czarnej bogini z Kamerunu, mego najcenniejszego trofeum z dawnych burzliwych lat. Tylko Izuni, mej najmłodszej córeczce, pozwalam czasem nimi się pobawić. Tym starszym, Markowi i Basi, nie. Niech idą tańczyć twista, wyrośli już z lat dziecięcych.

Bo powiedziała mi niedawno moja 9-latka Iza: „Tatuniu, ten herb podobny jest do serca".

Patrz, Bronuś, dziecko ujęło to najlepiej.

Całuję Cię z dubeltówki i ściskam dłoń

Jurek Zarębski



Na zdjęciu: Załoga „Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Warszawskiego pozdrawia Radom!

BIGGIN HILL–1967

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 9

większymi od siebie samolotami akrobacyjnymi. Niezwykłe wrażenie sprawiał TURBO-CHIPMUNK, który wyposażony w turbinę ROVER 200 KM (wersję silnika samochodowego) kołował po pasie przy akompaniamencie odgłosów właściwych raczej dużo większym samolotom.

W pokazach brały udział zespoły akrobacyjne: na samolotach odrzutowych — brytyjski zespół RAF — „Red Arrows" na myśliwcach Folland GNAT, zespół Belgijskich Sił Powietrznych „Les Diables Rouge" na samolotach CM-100 Fouga MAGISTER oraz amerykański zespół „The Thunderbirds" na F-100 SUPER SABRE, zaś na samolotach śmigłowych, oprócz wspomnianych NIPPER-ów, belgijski zespół dwóch Stampe SV-4. Pokazy zespołu „Red Arrows" zaczynały się właściwie już na ziemi, od chwili, gdy piloci zajęli miejsca w kabinach swych malowanych na czerwono GNAT-ów. Samoloty ustawione były rzędem przed publicznością, mechanicy — ubrani w białe kombinezony — zajmowali miejsce obok skrzydeł. Po zapuszczeniu silników wszyscy jednocześnie usuwali podstawki spod kół, po czym ustawiali się na wprost swoich samolotów. Samoloty — całym rzędem — kołowały kilka metrów w stronę publiczności, po czym gwałtownie zahamowane — pochylały nosy, co wyglądało jak ukłon. Następnie samoloty kolejno kołowały na start i trójkami wychodziły w powietrze. Start ten robił silne wrażenie, gdyż samoloty po odejściu od pasa i nabraniu około 50 m wysokości... nurkowały i znikały „pod ziemią". Należy wyjaśnić, że lotnisko w Biggin Hill położone jest na obszernym płaskim wzgórzu, zaś na przedłużeniu pasa w kierunku południowym teraz leży o około 100 m niżej, tworząc kotlinę, którą właśnie samoloty odchodziły od lotniska po starcie.

Akrobacja wykonywana przez samoloty szybkie ma to do siebie, że ze względu na duże promienie krzywizny toru lotu samoloty co chwila znikają z oczu publiczności, zaś pokaz składa się z oddzielnych ewolucji, między którymi są przerwy. Akrobacja wykonywana przez zespół „Red Arrows" (a także „Les Diables Rouge") nie miała tej wady. Samoloty nie latały „skrzydło w skrzydło" przez cały czas, lecz role w zespołowym przecież pokazie tak były podzielone, że gdy grupa trzech lub czterech maszyn odchodziła znad lotniska, przed publicznością pojawiał się jeden — a później drugi — samolot demonstrując ewolucje indywidualne.

Publiczność, jak zauważyłem, nie ograniczała się tylko do patrzenia, bowiem liczni widzowie mieli odbiorniki tranzystorowe, przy pomocy których odbierali... rozmowy prowadzone między pilotami oraz z wieżą lotniska. W popisach zespołu „Les Diables Rouge" szczególnie precyzyjnym numerem był jednoczesny przelot nad określonym punktem pasa startowego trzech samolotów: dwóch z przeciwnych kierunków wzdłuż pasa, zaś trzeciego — z kierunku prostopadłego. Samoloty przechodziły naprawdę jednocześnie nad tym punktem, przy czym różnice wysokości lotu nie przekraczały chyba 50 m, zaś cały manewr odbywał się bardzo nisko (najniższy z samolotów leciał na wysokości ok. 50 m).

Trzeci zespół demonstrował na samolotach F-100 ewolucje zespołowe w bardzo ciasnym, precyzyjnie utrzymywanym szyku. Jedną z ładniejszych ewolucji była beczka, wykonana przez szyk „romb" złożony z czterech samolotów, a następnie — indywidualnie przez wszystkie samoloty bez rozluźniania naprawdę ciasnego szyku.

Akrobacja lustrzana wykonywana przez dwupłatowe Stampy miała tę przewagę nad ewolucjami samolotów odrzutowych, szczególnie hałaśliwymi „Super Sabre", że cała odbywała się w polu widzenia publiczności. Oba samoloty wykonywały jednocześnie dokładnie te same manewry, a że Stampe kręci dosyć ciasno, więc ładny układ wiązanki spotkał się z uznaniem publiczności. Stampy, które brały udział w pokazach w Biggin Hill, były wyposażone w wiatrochron całkowicie zamykający kabinę. Zaleta Stampów — ciasne figury akrobacji, związana jest z niewielkim obciążeniem powierzchni nośnej. To, że jeszcze samoloty te nie zostały wyparte przez konstrukcje nowsze, a nawet przeciwnie, wznawia się produkcję innego samolotu akrobacyjnego tej klasy („Jungmeister"), skłania do przypuszczenia, że zalety samolotu akrobacyjnego lekkiego, o niewielkim obciążeniu powierzchni i ciasnych promieniach ewolucji, nadal są uznawane na świecie.

Równie ciekawym, choć z innego względu pokazem, była akrobacja samolotu odrzutowego P-1 „Lightning". Samolot ten wykonał m. in. pętlę, którą zaczął na wysokości 600—800 m. Gdy doszedł do punktu wierzchołkowego wysokość była stosunkowo nieduża, toteż można było spodziewać się raczej półbeczki — tymczasem „Lightning" kontynuował pętlę i ukończył ją na tej samej chyba wysokości, co zaczął. Figura ta oglądana z boku robiła wrażenie wykonanej na bardzo dużych kątach natarcia; wydawało się, że kadłub tworzy znaczny kąt z torem lotu.

Pokazy w Biggin Hill dawały też sposobność — rzadką obecnie — zobaczenia w locie historycznego już samolotu P-51 „Mustang", a nawet „Swordfish".

Szybowców tym razem było mało, bo tylko dwa, które wystawiła firma angielska Slingsby (prototyp T-53 i HP-14). T-53, to dwumiejscowy szybowiec do szkolenia początkowego i pilotów wyczynowych. Skrzydła metalowe o stałej cięciwie — 0,9 m i skosie do przodu, zaopatrzone w klapy. Usterzenie w kształcie litery T. Usterzenie poziome — płytowe. HP-14 jest jednomiejscowym szybowcem całkowicie metalowym przeznaczonym do lotów wyczynowych. Jest on budowany w Anglii z licencji amerykańskiej. Jego klapy zajmujące około 70% rozpiętości mogą być podnoszone **w górę** od położenia neutralnego (do 5°) dla zmniejszenia oporu skrzydła przy małych kątach natarcia, a także poprawienia aerodynamiki kadłuba (ustawienie pod innym kątem). Do krążenia przewidziane jest wychylenie klap o 10° w dół, zaś wychylenie ich o 60° pozwala ograniczyć prędkość nurkowania do wartości dopuszczalnej. Dane tych szybowców podaję poniżej:

	T-53	HP-14
Rozpiętość skrzydeł —	16,9 m	16,6 m
Pow. nośna —	18 m²	12,9 m²
Wydłużenie —	15,9	21,6
Ciężar własny —	260 kG	220 kG
Ciężar całkowity —	475 kG	362 kG
Doskonałość —	30	40
przy prędkości —	89 km/h	83,5 km/h

Jedynym prototypem samolotu, jaki udało mi się zauważyć w Biggin Hill, był francuski Wassmer WA-50, ciekawy o tyle, że wykonany całkowicie z laminatu szklanego. Pozostałe samoloty były najczęściej mniej lub więcej ulepszonymi wersjami maszyn od dawna produkowanych. Oglądając je odnosi się wrażenie, że właśnie drogą małych, z pozoru skromnych, przeróbek wykonywanych pod hasłem „jak najmniej zmian" — osiąga się rezultaty stanowiące o prawidłowym postępie technicznym we współczesnych samolotach lekkich.

★

Na tablicy przyrządów jednego z szybowców firmy Slingsby zobaczyłem wariometr ze znakiem firmowym PZL. To był — niestety — jedyny wytwór polskiego przemysłu lotniczego w Biggin Hill w tym roku. Obecnie, gdy Biggin Hill staje się jednym z najbardziej ruchliwych lotnisk Europy, zaś wystawa-targi organizowane tu corocznie zyskują na znaczeniu, nasuwa się myśl, że ekspozycja polskich szybowców, samolotów i osprzętu lotniczego byłaby bardzo celowa i pożyteczna z każdego punktu widzenia. Oczywiście — ekspozycja nie tylko na ziemi, lecz — równie ważna — w powietrzu. Przecież naprawdę mamy co pokazać!

Mgr inż. ANDRZEJ KARDYMOWICZ

Dyspozycyjny Beagle B-206S



Jednomiejscowy „Nipper"



Przedstawiciel rodziny Jodeli



„Chipmunk z silnikiem turbinowym



Akrobacyjny Stampe SV-4



Pierwszy z rodu MJ-2 „Tempete"





WIESŁAW ASNYK — Gdańsk — Stogi, ul. Ugory 1/15. Jest uczniem piątej klasy szkoły podstawowej, interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby korespondować na tematy lotnicze z koleżankami i kolegami oraz pilotami z całej Polski.

*

ZBIGNIEW BEDNARCZYK Strzeszkowice, pow. Bełżyce, woj. lubelskie. Ma lat 15. Interesuje się lotnictwem wojskowym, sportowym, modelarstwem lotniczym, kosmonautyką, radiotechniką. Zbiera znaczki i widokówki lotnicze. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami z kraju i z zagranicy. Języki obce — rosyjski i angielski.

*

BENEDYKT KARTUSZYŃSKI — Chojnice, ul. 31 Stycznia 36b, m. 1, woj. bydgoskie. Ma lat 17, jest uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej. Chciałby nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami interesującymi się zagadnieniami lotniczymi.

*

MARIAN MAŁKOWSKI — Grudziądz, ul. Rapackiego 58/60. Ma lat 16, interesuje się lotnictwem. Pragnie korespondować z koleżankami na tematy lotnicze i młodzieżowe. Język obcy — rysyjski.

*

RAWOLLE BURKHARD — 117 Berlin, Niebergallstr. 6, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 21 i jest mechanikiem lotniczym. Interesuje sie lotnictwem, zbiera sylwetki i opisy samolotów, gromadzi książki o tematyce lotniczej. Chciałby korespondować z koleżankami i kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

*

FOADIM MATTHES — 126 Strausberg (Berlin, Am S-Bahnhof V/3, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem, szczególnie transportowym. Zbiera sylwetki samolotów. Chciałby wymieniać „Aero-Sport" na „Skrzydlatą Polskę". Nawiąże kontakt z kolegami i koleżankami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

*

GÜNTER STRIEGLER — 110 Berlin-Pankow, Sellinstrasse 7, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 36, jest oficerem milicji. Interesuje się lotnictwem, szczególnie z okresu II wojny światowej. Zbiera dane i sylwetki samolotów, gromadzi książki z historii lotnictwa oraz czasopisma lotnicze. Nawiąże korespondencję z przyjaciółmi z Polski o podobnych zainteresowaniach w celu wymiany danych, książek i czasopism.

*

RAFAŁ SZCZEPAŃSKI — Warszawa, ul. Emilii Plater 47 m. 83. Interesuje się lotnictwem, zbiera dane techniczne, opisy, rysunki i zdjęcia samolotów bojowych. Szczególnie interesuje się okresem 1938—1945. Zbiera materiały o samolotach: bombowych, myśliwskich, morskich, transportowych, rozpoznawczych, szturmowych, szkolnych, doświadczalnych i specjalnych. Stosując podział na typy i wersje do tej pory zebrał dane ok. 850 samolotów wojskowych produkcji państw, które brały choć w najmniejszym stopniu udział w II wojnie światowej. Do kompletu brakuje mu jednak jeszcze danych kilkunastu samolotów. Chciałby też zebrać dane o samolotach lotnictwa Węgier, Jugosławii, Rumunii i Czechosłowacji w latach 1938—1942. W celu wymiany interesujących go danych lotniczych chciałby nawiązać korespondencję ze wszystkimi zainteresowanymi, tak z kraju jak i z zagranicy.

*

PIOTR ZIAJA — Kolonowskie, ul. Opolska 1, pow. Strzelce Opolskie, woj. opolskie. Ma lat 15, jest uczniem, interesuje się lotnictwem. Zbiera znaczki lotnicze oraz czasopisma o tematyce lotniczej. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zajmuje się budową modeli samolotów. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami z kraju i z zagranicy na tematy lotnicze. Języki obce — rosyjski, niemiecki i czeski.

PRACA W PLL LOT

„Niedawno przyjechałem na pobyt stały ze Związku Radzieckiego do Polski. Jestem magistrem inżynierem. W 1965 r ukończyłem w Kijowie Instytut Lotnictwa Cywilnego, Wydział Eksploatacji Samolotów i Silników Lotniczych. Około dwóch lat pracowałem przy eksploatacji technicznej samolotów Ił-18. Chciałbym pracować w PLL LOT. Język polski znam jeszcze słabo. Proszę o wskazanie mi, gdzie mam się zwrócić, by ewentualnie załatwić sobie pracę w tej instytucji" — pisze **Caleudis Apostolos ze Świdnicy Śląskiej.**

W sprawie pracy w PLL LOT radzimy zwrócić się bezpośrednio (osobiście lub listownie) do tej instytucji. Podajemy adres: Polskie Linie Lotnicze LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17. Dział Kadr.

POKÓJ NIEGOŚCINNY

„Zawsze sądziłem, że „przygody" szybownika, który wylądował w terenie przygodnym daleko od domu, kończą się z chwilą, kiedy znajdzie się on znowu na lotnisku. Niestety, gdy ściągnięto mnie do Bydgoszczy okazało się, że nie ma tam tzw. pokoju gościnnego. Jak pamiętam w ubiegłym roku — był, obecnie jednak zamieniono go na magazyn. Noc spędzona bez snu (brak pieniędzy na hotel) nie poprawia kondycji" — pisze **Roman Kędzierski, pilot Aeroklubu Warszawskiego.**

Wydawało nam się, że wszyscy lotnicy w ogóle, a szybownicy, których łączą „przygody" w terenach przygodnych w szczególności — są jedną wielką rodzina. Nie możemy więc zrozumieć dlaczego nie zapewniono noclegu szybownikowi z sąsiedniego aeroklubu.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Wiesław Krawczyński — Prudnik, ul. Królowej Jadwigi 5, woj. opolskie odstąpi wiele książek o tematyce lotniczej wydanych głównie w ostatnich kilkunastu latach.

Jan Wodzicki — Wrocław, ul. Szczytnicka 32 m. 9 poszukuje książki Stanisława Skalskiego „Czarne krzyże nad Polską".

Rawolle Burkhardt — 117 Berlin. Niebergallstr. 6. Niemiecka Republika Demokratyczna poszukuje numeru 2, 3 i 5 „Skrzydlatej Polski" z bieżącego roku

Eugeniusz Adamski — Dobrzyniewo Duże 22, pta Kościelne, pow. Białystok odstąpi kompletne roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1964—1966 oraz roczniki magazynu geograficznego „Poznaj Świat", również z lat 1964—1966.

Jerzy Ignaczuk — Olsztyn, ul. Żeromskiego 11/3 odstąpi archiwalne zdjęcia dotyczące lotnictwa, m. in. z okoliczności śmierci płk. Haber-Włyńskiego i katastrofy sterowca R-38.

Marek Iskiewski — Baranów, pow. Puławy. Oryginałów zdjęć publikowanych na łamach „Skrzydlatej Polski" ani jakichkolwiek innych zdjęć fotograficznych nie wysyłamy.



DANE SAMOLOTÓW

Andrzej Janusz — Wrocław, Włodzimierz Misiewicz — Gdańsk, Piotr Hoppe — Gdańsk, W. Stępczyński — Gdańsk. Dane większości samolotów z okresu drugiej wojny światowej znaleźć można w rocznikach „Skrzydlatej Polski" oraz nie ukazującego się już od 15 lat tygodnika „Skrzydła i Motor". W „Skrzydlatej Polsce" znaleźć też można informacje bibliograficzne o lotniczych wydawnictwach książkowych, takich jak „Przegląd samolotów bombowych" Pawła Elszteina, „Przegląd samolotów myśliwskich" Janusza Wojciechowskiego i innych.

PRENUMERATA

Stanisław Straszkiewicz — Dychów, pow. Krosno Odrz. Co najmniej dziwne wydaje się nam tłumaczenie Urzędu Pocztowego w Dychowie, który twierdzi, iż nie posiada blankietów PKO przy pomocy których dokonuje się wpłaty na prenumeratę czasopism, m. in. „Skrzydlatej Polski". Do zupełnie śmiesznych należy natomiast już zaliczyć „rady" tegoż Urzędu Pocztowego odsyłające naszego czytelnika po wspomniane tu blankiety PKO do naszej redakcji.

Przypominamy, że wpłat na prenumeratę naszego tygodnika dokonać można w każdym urzędzie pocztowym m. in. poprzez wpłatę odpowiedniej sumy (szczegóły w tzw. stopce, na dole tej strony) na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Mamy nadzieję, że tym razem Urząd Pocztowy w Dychowie będzie już miał odpowiednie blankiety, które są do nabycia w każdym urzędzie pocztowym, natomiast nie ma ich w redakcjach.

Janusz Bąk — Kłodzko. W sprawie prenumeraty czasopism zagranicznych należy zwracać się bezpośrednio pod adresem: Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23, Dział Kolportażu Prasy Importowanej.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 423

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA G-I (skoki spadochronowe pojedyńcze)

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień
Edward Ligocki — (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 22.04.67 — **0,00 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — NOC
Grzegorz Miliński — (Aeroklub Łódzki). Łódź, dnia 20.05.1967 — **2,49 m**

KLASA G-II (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień
Grupa 7 osób
Władysław Koźmiński, Wiesław Lenczner, Stanisław Sośnicki, Marian Zapart, Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Krystyna Ligocka — (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 22.04.1967 — **3,87 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — NOC
Grupa 3 osoby
Bożena Muszkiet, Grzegorz Miliński, Krzysztof Gonera, (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 6.06.1967 r. — **3,07 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień
Grupa 3 osoby
Janusz Łykowski, Ryszard Olszowy, Krystyna Ligocka, (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 29.05.1967 r — **1,01 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień
Grupa 5 osób
Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Janusz Łykowski, Ryszard Olszowy, Krystyna Ligocka (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 29.05.1967 r. — **1,38 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień
Grupa 9 osób
Krystyna Ligocka, Władysław Koźmiński, Stanisław Sośnicki, Adam Kolak, Marian Zapart, Wojciech Soleżyński, Edward Ligocki, Ryszard Olszowy, Władysław Lenczner (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 22.04.67 — **2,27 m**

REKORDY KOBIECE

KLASA G-I (skoki spadochronowe pojedyńcze)

Celność skoków z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień
Janina Zwierzchowska — (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 19.05.1967 r. — **1,17 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień
Krystyna Ligocka, (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 22.04.1967 r. — **4,19 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień
Anna Kwaśnik — (Aeroklub Wrocławski). Wrocław, dnia 23.4.67 r. — **2,99 m**

KLASA G-II (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień
Grupa 3 osoby
Anna Kwaśnik, Janina Zwierzchowska, Krystyna Ligocka, (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 23.04.1967 r — **4,47 m**

Diamenty za przewyższenie 5000 m
15 (340) **Zygmunt Borysławski** — 5000 m (16.02.1967)
16 (341) **Mirosław Nalepa** — 5600 m (23.05.1967)
17 (342) **Zbigniew Nowakowski** — 6430 m (2.06.1967)

Diamenty za przelot 500 km
1 (218) **Zbigniew Nowakowski** — 575 km (30.05.1967)

Diamenty za przelot docelowy 300 km
1 (751) **Stefan Danecki** — 336 km (11.05.1967)
2 (752) **Zbigniew Szczepański** — 353 km (19.05.1967)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk mgr pil. Arnold Juniter

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

JUŻ WKRÓTCE

ukażą się na półkach księgarskich dwie interesujące książki. Pierwsza z nich, Janusza Wojciechowskiego pt. **„Zdalne kierowanie modeli"** (część II), wydana zostanie nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Jest to poradnik radioamatora i modelarza. Książka przedstawia w sposób systematyczny aktualny stan techniki radiomodelarskiej na świecie i wskazuje perspektywy jej rozwoju. Zawiera opisy wszelkich systemów i urządzeń stosowanych w technice zdalnego kierowania modeli oraz zasady ich działania, objaśnione licznymi schematami i rysunkami. Praca jest przeznaczona dla instruktorów modelarstwa i zajęć politechnicznych z zakresu radiotechniki, automatyki i radiotelemechaniki, dla doświadczonych radiomodelarzy i amatorów. Druga książka, Jerzego Domańskiego pt. „Wojskowe lotnictwo transportowe" (Wydawnictwo MON) poświęcona jest, tak jak wskazuje tytuł, wojskowemu lotnictwu transportowemu.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

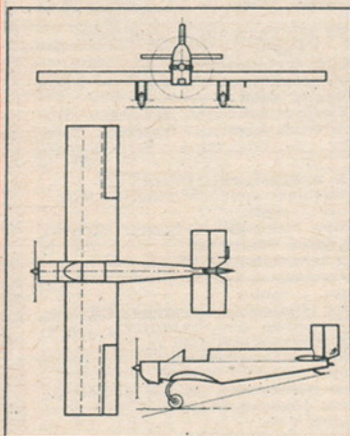
Wyróżniona Dyplomem Honorowym
Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5101 T-58

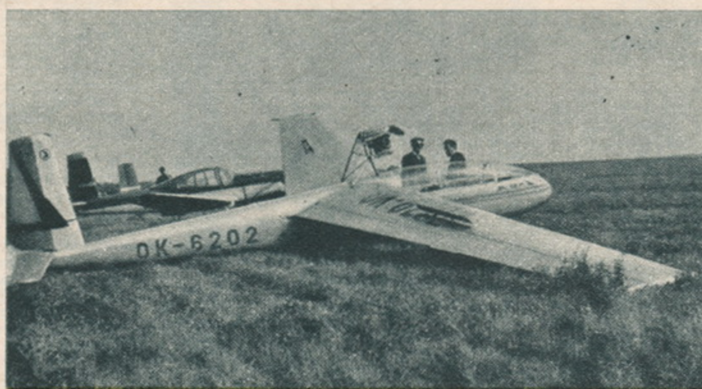
UPROSZCZONY SAMOLOT HOLUJĄCY



Zakłady kanadyjskie Falconar opracowały projekt prymitywnego 1-miejscowego samolotu holującego M-130. Ma to być samolot całkowicie metalowy dostarczany w postaci zestawów konstrukcyjnych do samodzielnego montażu. Koła wraz z hamulcami są wzięte od przyczep samochodowych. Płat bez wzniosu, który zdaniem konstruktorów nie jest konieczny w samolotach przeznaczonych do lotów krótkotrwałych. Przewidywana cena kompletnego zestawu — 1 000 dol., silnika ze śmigłem — 1 000 dol. Czas budowy — 300 do 500 h.

Rozpiętość — 8,54 m, długość — 5,95 m, pow. nośna — 13 m², wydłużenie — 6,56. Ciężar własny — 272 kG, całkowity — 377 kG. Wznoszenie z szybowcem 363 kG — 3,05 m/s, prędkość przeciągnięcia — 45 km/h. Silnik o mocy 125—180 KM.

MOTOSZYBOWIEC XL-13M „BLANIK"

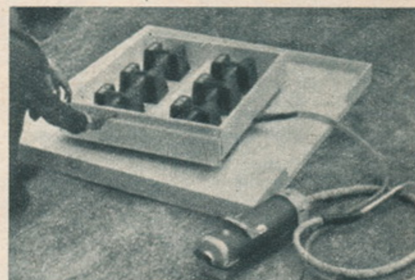


Aeroklub w Pradze — Letnanach (CSRS) wyposażył znany metalowy szybowiec 2-miejscowy „Blanik" w dwucylindrowy silnik dwusuwowy Walter-A o mocy 25 KM przy 2 500 obr/min. Wznoszenie przy prędkości lotu 90 km/h — 1,6 m/s, prędkość przelotowa — ok. 100 km/h. Zużycie paliwa — 10 l/h. Od momentu zatrzymania silnika do ponownego jego uruchomienia w powietrzu motoszybowiec traci zaledwie 70—90 m wysokości. Ciężar silnika — 23,6 kG. Jest on umieszczony na wieżyczce z rurek.

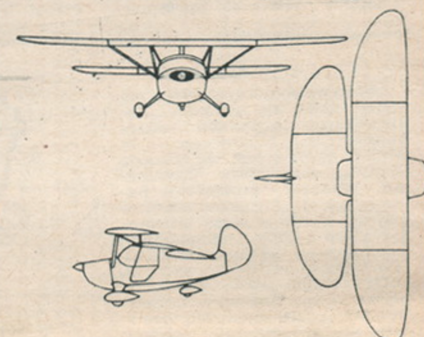


PODUSZKOWIEC Z ODKURZACZEM

Angielska wytwórnia poduszkowców powietrznych BHC (British Hovercraft Co.) opracowała w ramach produkcji ubocznej miniaturowe urządzenie pod nazwą „Hover-pallet". Jest to płyta nośna, mogąca dzięki poduszce powietrznej, wytwarzanej przez zwykły odkurzacz domowy, unieść ładunki o ciężarze powyżej 180 kG. Nowe urządzenie ma ułatwić przesuwanie ciężkich przedmiotów, a także odciążać osie w samochodach transportowych.



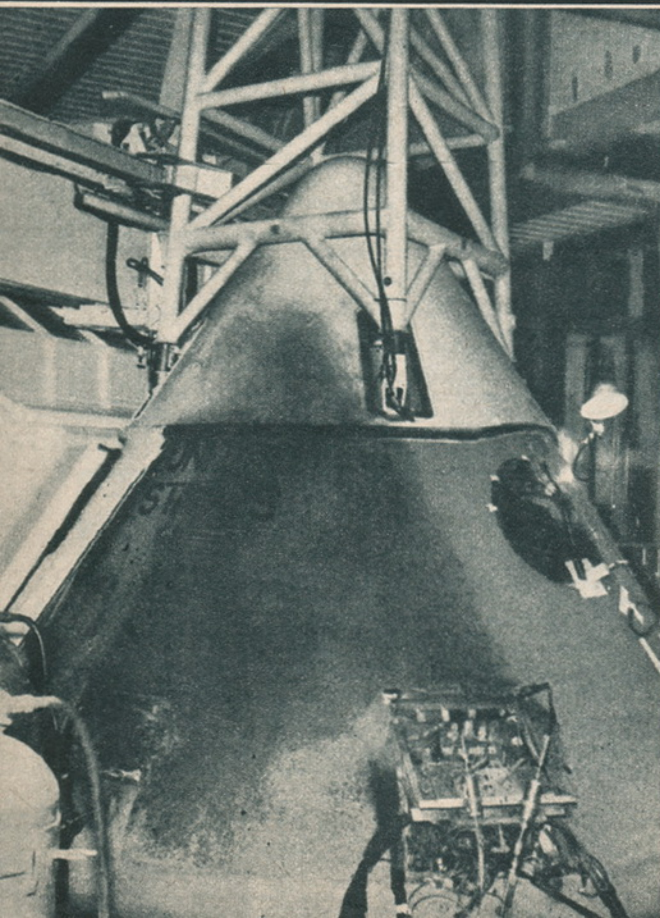
Ostatnia konstrukcja Migneta



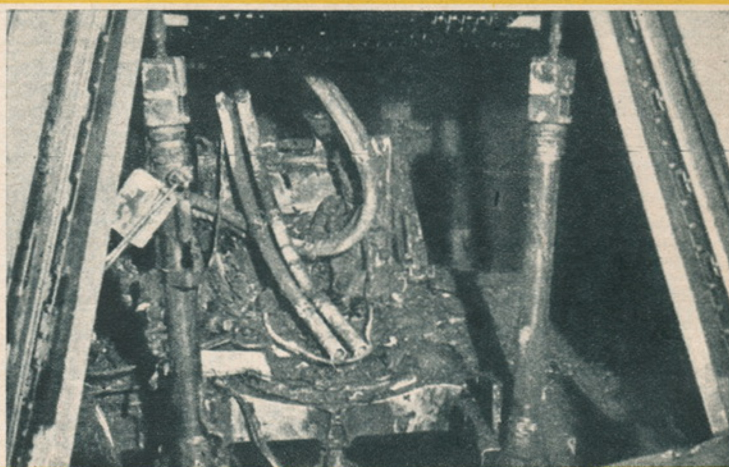
Ostatnią konstrukcją niedawno zmarłego słynnego francuskiego konstruktora-amatora Henri Migneta jest samolot 2-miejscowy HM-400 z silnikiem 100 KM. Rozpiętość płata przedniego — 9 m, tylnego — 6 m, wysokość — 2,1 m. Ciężar własny — 360 kG. Prędkość max. — 220 km/h, min. — 60 km/h, wznoszenie — 3 m/s, zasięg — 1 200 km.

ECHA POŻARU „APOLLO"

Do Europy dotarły zdjęcia z badań powypadkowych amerykańskiej kabiny kosmicznej „Apollo", która uległa 27 stycznia 1967 r. tragicznemu spaleniu wraz z 3-osobową załogą. O przyczynach tego wypadku pisaliśmy obszernie w „SP" nr 16 z br.







Wnętrze kabiny „Apollo" po pożarze. Zdjęcie wykonane przez właz. Na pierwszym planie fotel zmarłego kosmonauty Virgila Grissoma.

Wyżej: Po osłonięciu folią plastykową zdjęto kabinę „Apollo-204" po pożarze z rakiety nośnej „Saturn-1B" i przeniesiono do ośrodka badawczego. Z lewej: Kabina „Apollo" po pożarze. Ciemne plamy na pokryciu, to wynik działania wysokiej temperatury. Z prawej: Kabinę „Apollo" rozebrano na części, które następnie badano w poszukiwaniu przyczyn pożaru.



LOT

NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 66 • LIPIEC 1967

Linie krajowe

POPULARNOŚĆ lotniczych podróży wzrasta w naszym kraju z roku na rok. Na łamach prasy miast, nie posiadających komunikacji lotniczej, pojawiają się propozycje uruchomienia połączeń z Warszawą lub z innymi rejonami naszego kraju. Z należytą uwagą rozpatrujemy wszystkie tego rodzaju postulaty. Nie każdy jednak — mimo naszych najlepszych chęci — może być zrealizowany. Na przeszkodzie stają często obiektywne trudności, jak na przykład brak odpowiedniego wyposażenia miejscowego lotniska, umożliwiającego start i lądowanie pasażerskich samolotów. Lotnictwo komunikacyjne podlega bowiem wielu rygorystycznie przestrzeganym przepisom, ma szczególne wymagania, jeśli chodzi o naziemne urządzenia nawigacyjne, a wszystko to ma jedynie na celu zapewnienie maksimum bezpieczeństwa naszym pasażerom.

Niemniej jednak — choć na przykład niemożliwe jest jeszcze wprowadzenie wieczornych lotów do i z Krakowa lub uruchomienie linii do Bydgoszczy — w zakresie rozwoju krajowych połączeń lotniczych czynimy wiele. Należy jednak pamiętać, że nie wszystko zależy od LOTu, że np. gospodarzem lotnisk i portów lotniczych jest Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, że odpowiedzialność za przypaloną zupę w restauracji na Okęciu spada na barki fachowców z WARSu, a nie — jak się powszechnie sądzi — na LOT.

W rozwoju linii krajowych szczególną pomoc uzyskujemy ze strony władz i miejscowego społeczeństwa. To właśnie dzięki ich inicjatywie i wysiłkom przyspieszono zbudowanie drogi i urządzeń dworcowych do Pyrzowic, co z kolei umożliwiło uruchomienie połączeń Katowic z Warszawą, a potem i z Gdańskiem. Dzięki pomocy szczecińskich władz możemy latać bezpośrednio do tego miasta, kierować na tę linię większe i szybsze samoloty niż dotychczas.

Letni rozkład linii krajowych, który właśnie wszedł w życie, przynosi dalsze udogodnienia dla podróżnych. I tak wprowadzone zostało połączenie Krakowa z Poznaniem i Szczecinem, Krakowa z Koszalinem oraz Rzeszowa z Gdańskiem. Od 2 lipca do 31 października na liniach z Krakowa i z Warszawy do Gdańska samoloty LOTu kursować będą także w niedziele, co niewątpliwie spotka się z uznaniem urlopowiczów.

Przy okazji warto przypomnieć, że prawie 60 procent wszystkich przewozów pasażerskich na liniach krajowych wykonujemy samolotami turbośmigłowymi typu An-24, które zabierają 44 pasażerów. Podróżujemy więc po kraju o wiele szybciej i wygodniej, a układ sieci połączeń pozwala na odwiedzenie nawet kilku miast Polski w ciągu jednego dnia.

MIASTO Z LOTU PTAKA

W pierwszych dniach czerwca br. PLL LOT wprowadziły atrakcyjną formę propagandy powietrznych podróży. Są to loty pasażerskie ponad miastami, które posiadają stałą komunikację lotniczą.

I tak na przykład rejsy propagandowe w Warszawie odbywają się w każdą niedzielę w godzinach od 12 do 14. Start co pół godziny samolotem typu An-24. Natomiast w Rzeszowie tego rodzaju loty dostępne są w każdy dzień powszedni pomiędzy godzinami 12 i 14.

Koszt przelotu 70 zł. Zgłoszenia zbiorowe i indywidualne, informacje i sprzedaż biletów w Warszawie — w Biurze Miejskim LOTu przy ul. Waryńskiego 9, a w dniu lotów w kasie Portu Krajowego na Okęciu. W innych miastach sprzedaż i rezerwację miejsc prowadzą kasy LOTu.

Loty propagandowe nad miastami spotkały się z dużym zainteresowaniem nie tylko indywidualnych entuzjastów lotnictwa, ale również szkół, wyższych uczelni i zakładów pracy.



1967 – MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI – TURYSTYKA – PASZPORTEM POKOJU



SEZON W PEŁNI

I oto znowu nadeszły letnie, urlopowe dni, a wraz z nimi wzmógł się ruch turystyczny. Warszawskie lotnisko Okęcie rozbrzmiewa wielojęzycznymi rozmowami. Na podróżnych czekają już wygodne autokary, które odwiozą ich do miasta. Stolica Polski, a wraz z nią i inne miasta — serdecznie witają gości — turystów z całego świata. Foto: M. Kobrzyński





WAKACJE

NARESZCIE wakacje! Z dusznych miast w góry i nad morze, do słynnych uzdrowisk i cichych wiosek płynie wielotysięczna rzesza urlopowiczów. Wielu z nich wybiera szybką i wygodną podróż lotniczą. Na wakacje wyjeżdżają samolotami także dzieci, czasami nawet same, wysyłane przez rodziców do stęsknionych babć i cioć. Personel naziemny i latający LOTu otacza swych małych pasażerów szczególnie troskliwą opieką.

Samolotami LOTu przybywają także do Polski dzieci naszych rodaków, zamieszkałych w Anglii, Francji i Belgii. Zadowolone i wypoczęte wrócą potem do rodzin, mile wspominając wakacje w ojczyźnie, a także przyjemną podróż specjalnymi samolotami LOTu typu Il-18.

Wszystkim turystom i naszym wakacyjnym podróżnym życzymy dobrego wypoczynku.



Z tygodniową wizytą do Warszawy przybyli ostatnio ze Szwajcarii laureaci konkursu Filmu Polskiego i PLL LOT. Państwo Anna i Gustaw Stampfli zdobyli nagrodę w postaci wycieczki do Polski. Bilety lotnicze ufundowały PLL LOT. Na zdjęciu nasi szwajcarscy goście w czasie zwiedzania Warszawy.



W Polsce przebywał ostatnio z wizytą oficjalną sekretarz Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, Michaił Georgadze. W czasie swego pobytu wręczył on obywatelce polskiej Józefie Siwińskiej z Łomianek wysokie odznaczenie ZSRR – Order Wojny Ojczyźnianej II klasy za uratowanie radzieckiego lotnika, zestrzelonego w czasie Powstania Warszawskiego nad Warszawą.

Na zdjęciu – pożegnanie na lotnisku Okęcie przed odlotem do Moskwy na pokładzie polskiego Iła-18. Od lewej: wicepremier Zenon Nowak, Michaił Georgadze i ambasador ZSRR w Polsce, Awierkij Aristow.



W drodze z Moskwy do Paryża zatrzymał się na lotnisku Okęcie minister lotnictwa cywilnego ZSRR E. Łoginow. Radzieckiego gościa powitali m. in. dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji oraz warszawski przedstawiciel Aerofłotu, Nikołaj Czernyszew i grupa dziennikarzy.

Po krótkim odpoczynku minister Łoginow odleciał w dalszą drogę do Paryża. Na zdjęciu: min. Łoginow (trzeci od lewej) w otoczeniu witających go osób na warszawskim lotnisku.



Na pokładzie polskiego Iła-18 przybył ostatnio do Warszawy znakomity pisarz szwajcarski Friedrich Duerrenmatt (pierwszy z prawej), serdecznie witany przez przedstawicieli Związku Literatów Polskich. Po kilkudniowym pobycie w naszej stolicy pisarz odleciał LOTowskim samolotem do Zurychu.



Na warszawskim Okęciu powitaliśmy ekipę polskich bokserów powracających z Mistrzostw Europy w Rzymie. Pierwszy z lewej złoty medalista Hubert Skrzypczak, drugi — trener naszej reprezentacji narodowej — Feliks Sztam. Po prawej stoją: mistrzowie Europy Ryszard Petek i Józef Grudzień.

Do Rzymu odleciała LOT-owskim Iłem-18 delegacja Związku Bojowników o Wolność i Demokrację w składzie: członek Rady Państwa, wiceprezes ZG ZBoWiD — Kazimierz Banach, wiceprezesi ZG — minister Włodzimierz Lechowicz i płk Jan Mazurkiewicz-Radosław, działacz ZBoWiD gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, uczestnicy bitwy pod Monte Cassino — płk Dzikiewicz i płk Domon oraz red. Feliks Kidawa.

Na naszym zdjęciu: delegacja ZBoWiDu udaje się do samolotu.



LOT NA XXXVI MTP

BYŁ to jubileuszowy, 25 z kolei udział PLL LOT w Międzynarodowych Targach Poznańskich. W specjalnym, targowym pawilonie można było zarezerwować sobie miejsce i wykupić bilety na połączenia krajowe i zagraniczne LOTu, a także innych linii na całym niemal świecie. Z okazji Targów wprowadzony został także specjalny rozkład lotów na trasie pomiędzy Warszawą i Poznaniem. W ruchu międzynarodowym miasto to otrzymało bezpośrednie połączenie LOTu z Kopenhagą oraz samolotami INTERFLUGU z Berlinem i dalej liniami naszego przedsiębiorstwa z Paryżem, Brukselą, Amsterdamem i Londynem.



Pan David Koponen z Finlandii rezerwuje sobie miejsce w LOTowskim samolocie.



LOTowska ekipa targowa pracowała bardzo sprawnie, obsługując szybko i uprzejmie licznych krajowych i zagranicznych pasażerów.

WYSTAWA TURYSTYCZNA

W Krakowie otwarta została interesująca wystawa turystyczna, połączona z międzynarodowym przeglądem plakatów turystycznych, reprezentujących 32 kraje. Wśród najcelniejszych prac graficznych znalazły się także plakaty LOTu. Dużym zainteresowaniem zwiedzających cieszyła się również ekspozycja poświęcona działalności naszego przedsiębiorstwa. Zaprezentowaliśmy tu modele samolotów, eksploatowanych przez LOT, liczne zdjęcia, sieć krajowych i zagranicznych połączeń, a specjalna tabela zobrazowała wzrost przewozów pasażerskich polskimi samolotami w ciągu ostatnich trzech lat.





ODLOT DO SPLITU

POLSKA otrzymała ostatnio trzecie regularne połączenie lotnicze z Jugosławią. Obok Zagrzebia i Belgradu samoloty LOTu docierają również w regularnych rejsach do dalmatyńskiego Splitu na wybrzeżu Adriatyku.

Dzięki uruchomieniu tej nowej linii LOTu pasażerowie udający się z Warszawy do południowych rejonów Jugosławii, do Dubrownika i na słynną Riwierę Makarską, a także na wyspy — Mljet, Bracz, Hrvar i Korczulę, mogą w ciągu zaledwie dwóch godzin i czterdziestu minut znaleźć się na wybrzeżu. Natomiast turyści udający się do północnej części Adriatyku — na półwysep Istra, do Kopru, Portoroża, Rijeki, Puli i Opatiji mogą nadal korzystać z bezpośredniego połączenia LOTu pomiędzy Warszawą i Zagrzebiem. Stąd już blisko autobusem, lub pociągiem do wybranej miejscowości.

Nowym połączeniem PLL LOT z Warszawy do Splitu zainteresowali się nie tylko polscy turyści — również skandynawscy, którzy lecąc na południe Europy zwiedzają po drodze nasz kraj.

Na XXXVI MTP PLL LOT oferowały również swój towar, jakim są usługi przewozowe — pasażerskie i towarowe rejsami regularnymi i wynajętymi. W tej dziedzinie mamy już bowiem wiele cennych doświadczeń, a solidność i terminowość naszych przewozów powietrznych zyskała sobie wśród zagranicznych kontrahentów dobrą opinię.

Z okazji XXXVI MTP na pokładach naszych samolotów gościliśmy wielu zagranicznych podróżnych ze wszystkich kontynentów. Na naszych zdjęciach prezentujemy zaledwie kilku. W czasie Targów zarówno na terenach wystawowych jak i na placach Poznania duże zainteresowanie budziły plakaty LOTu.

Nasz udział w tegorocznej imprezie handlowej w Poznaniu był pomyślny. Jest to zasługa sprawnie działających służb LOTu, specjalnej ekipy targowej oraz pracowników oddziału poznańskiego LOTu i Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji LOTu w Warszawie. Dodajmy, że w czasie Targów odbyły się w Poznaniu dwie tradycyjne konferencje prasowe, na których dziennikarze z prasy, radia i telewizji zapoznali się z rozwojem, pracą i perspektywami naszego przedsiębiorstwa.



Do pawilonu targowego LOTu nietrudno trafić. Orientację ułatwiały duże drogowskazy.



Przed pawilonem targowym LOTu. Tu można było zarezerwować sobie miejsce na niemal każdą linię lotniczą świata.



Załoga pierwszego rejsu. Od lewej: kpt. Marian Witkowski, mechanik pokładowy Marian Żurawski, steward Janusz Kozubski, stewardessa Ewa Prądzyńska, kpt Zdzisław Nakonieczny.



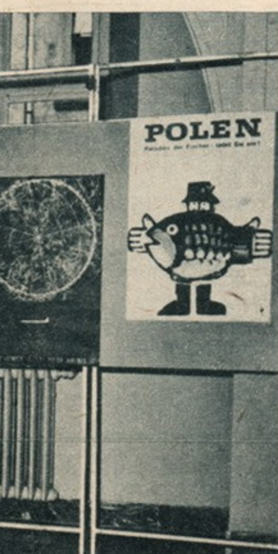
LOTowskim Iłem-18 przyleciał z Warszawy do Poznania dziennikarz indyjski, pan Ghanisham Singh Pasricha, z tygodnika „Spokesman" z New Delhi.

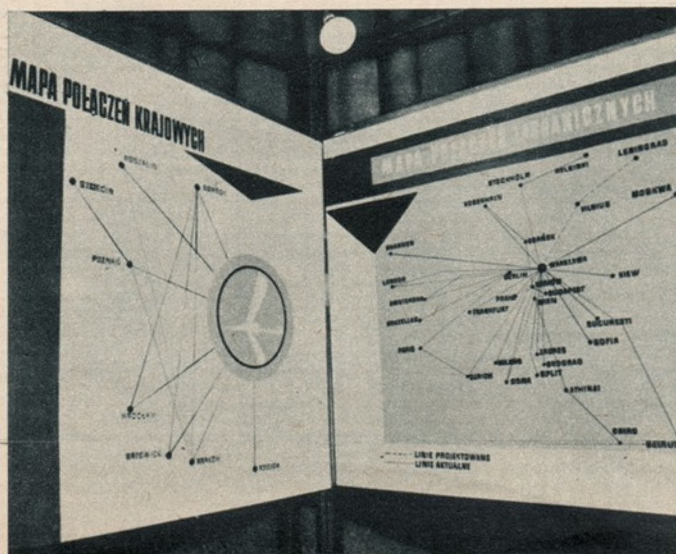


Uśmiech pana Francesco Invitti di Conca z Mediolanu świadczy najlepiej o tym, że w pawilonie targowym LOTu załatwiało się wszystkie formalności szybko i przyjemnie.



Za chwilę odbędzie się start do pierwszego rejsu na trasie Warszawa—Split. Po 160 minutach wygodnego lotu nasi podróżni znajdą się nad ciepłym Adriatykiem, w mieście słynnym z pałacu cesarza Dioklecjana.







GOŚCIE NA LOTNISKU



Z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka nasz fotoreporter zaprosił na lotnisko Okęcie grupę dzieci ze szkoły podstawowej nr 2 z Tomaszowa Mazowieckiego. Uczniowie obejrzeli urządzenia Centralnego Portu Lotniczego, a także wnętrza samolotów. Było to wielkie przeżycie dla naszych małych gości.

PISZĄ O NAS

„ŻYCIE WARSZAWY" piórem popularnego Wicherka relacjonuje przebieg pierwszej burzy. Czytamy m. in.: „W tym samym czasie nad Warszawą ukazały się dwa samoloty komunikacyjne PLL „LOT". An-24 z 41 pasażerami na pokładzie wracał z Krakowa, a Ił-18 — pilotowany przez Zygmunta Krasonia, tego, który miał słynną przygodę ze szpakami nad wiedeńskim lotniskiem — leciał z Mediolanu. Połączyliśmy się telefonicznie z pilotami już po wylądowaniu maszyn na Okęciu. Mówi pilot Marian Jasiaczek z An-24: „Pierwsza mała burza złapała nas pod Krakowem, ale była niegroźna. Dopiero nad Warszawą czarne chmury ograniczyły widoczność. Nie było już czasu szukać lotniska zastępczego, więc lądowaliśmy w czasie burzy... Nikt z pasażerów nawet nie odczuł gwałtownych podmuchów wichury, a tylko silne wyładowania atmosferyczne oślepiały nas co chwila." Podobnie szczęśliwie i pewnie wylądował Ił-18, pilotowany przez Zygmunta Krasonia."

* * *

„SWIAT" w felietonie pt. „Bez kredy nie da rady" pisze: m. in.: „Londyn, Moskwa, Kair, Sztokholm, Paryż, Praga, Wiedeń — to zaledwie niektóre z odległych stolic, do których docierają nasze samoloty. Lata się nimi dobrze i szczęśliwie (odstukać!). Personel warszawskiego lotniska, załogi samolotów — już chyba dawno przywykły do pochwał, na które w pełni zasługują." „Mimo dynamicznego naprawdę rozwoju naszych linii — na razie i LOT i jego klienci muszą deptać sobie po piętach w ciasnych, prowizorycznych budynkach." Następnie autorka wytyka brak kawiarenki lub choćby małego barku w porcie zagranicznym, tarasu obserwacyjnego dla odprowadzających i witających oraz wiele innych drobnych, a jednak dokuczliwych niedociągnięć w porcie.



Nawigator — Marian Banasiuk ma długoletnią praktykę w pasażerskich rejsach.

SZKOLENIE W PLL LOT

ROZWÓJ sieci zagranicznych i krajowych połączeń PLL LOT oraz unowocześnianie sprzętu latającego — powodują konieczność stałego szkolenia załóg.

Intensywne szkolenie personelu latającego w PLL LOT rozpoczęło się około 2 i pół roku temu, to znaczy z chwilą, gdy podjęto decyzję zakupu dziesięciu samolotów typu An-24 i dodatkowo trzech Ił-18.

W latach 1965—66 przeszkolono w Związku Radzieckim kilkudziesięciu członków personelu latającego, zarówno na samoloty Ił-18 jak i na An-24. Uprawnienia zdobyli kapitanowie, II piloci, mechanicy i radiooperatorzy pokładowi.

Oddział Szkolenia Personelu Latającego PLL LOT przeszkolił w tym okresie blisko 200 członków załóg na wszystkie typy eksploatowanych przez przedsiębiorstwo samolotów. Ponad 300 osób otrzymało uprawnienia m. in.: kapitanów statków powietrznych, II pilotów, mechaników pokładowych i radiooperatorów, instruktorów oraz na loty według przyrządów.

Ogółem odbyło się ponad 30 kursów szkoleniowych personelu latającego LOTu w kraju i za granicą.

Przy okazji warto podkreślić, że 80 procent kapitanów w PLL LOT to milionerzy powietrzni, którzy mają na swym koncie od jednego do czterech, a nawet prawie już do pięciu milionów kilometrów przebytych na pokładach samolotów PLL LOT.



Z panem Elof Lindstroem, dyrektorem Szwedzkiego Biura Technicznego ze Sztokholmu, rozmawialiśmy na pokładzie LOTowskiego Iła-18.

— W Polsce nie jestem po raz pierwszy. Już wielokrotnie korzystałem z wygodnych i szybkich połączeń LOTu. Dzięki nim bez specjalnego trudu udało mi się zwiedzić wiele pięknych i interesujących miast. Byłem już w Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Szczecinie, a także w Gdańsku i Gdyni. Do waszego gościnnego kraju latam już od 1950 roku i z satysfakcją obserwuję, jak pomyślnie rozwija się przedsiębiorstwo Polskich Linii Lotniczych LOT, których samoloty są bardzo wygodne i budzą wśród podróżnych zaufanie. Podobnie zresztą jak, cieszący się światową sławą i uznaniem za wysokie kwalifikacje zawodowe, piloci LOTu.

Chciałbym także podkreślić, że znacznie wzrósł poziom pracy obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych i na pokładach samolotów LOTu. Zauważyłem, że hostessy otrzymały ostatnio estetyczne, ceglaste mundurki. To dobry pomysł — pasażer od razu wie do kogo może zwrócić się o pomoc, informację czy po prostu o załatwienie formalności związanych z lotniczą podróżą.

Podobnie jest i z obsługą na pokładzie w czasie lotu. Słynące z urody Polki znalazły godną reprezentację w osobach uroczych, zgrabnych i miłych stewardess. Posiadają one szczególny dar uprzyjemnienia podróży uśmiechem, życzliwością, sprawną pomocą.



Ogólnie rzecz biorąc, Polskie Linie Lotnicze LOT stoją na wysokim, europejskim poziomie, jeśli chodzi o wygodę podróży i troskę o pasażerów. Być może zdarzają się jeszcze tu i ówdzie niedociągnięcia, lecz ja ich nie spotkałem. Od lat mam o Locie utrwaloną, pozytywną opinię.

Ostatnio na pokładzie LOTowskiego samolotu otrzymałem od stewardessy plan Warszawy. Byłem mile zaskoczony. Znam wprawdzie waszą stolicę, lecz plan zawsze może się przydać. Dobrze by jednak było, gdyby na jego odwrocie znajdowały się, potrzebne każdemu przyjezdnemu, informacje dotyczące również miasta. Myślę tu o ważnych telefonach, adresach hoteli, restauracji, wyspecjalizowanych w podawaniu oryginalnych potraw, teatrów i większych kin. Przydałyby się także dane na temat komunikacji miejskiej, opłat za taksówki i inne środki lokomocji. Nie każdy na przykład cudzoziemiec wie, że bilet autobusowy należy kupować w kiosku gazetowym, że w określonych godzinach można obejrzeć Warszawę ze szczytu Pałacu Kultury. Warto też pomyśleć o kilku informacjach na temat najciekawszych zabytków w danym mieście. Myślę, że te uwagi dotyczą także i innych miast, których plany wydaje LOT.

Wybaczcie te kilka słów, ale podyktowane one są wyłącznie sympatią dla LOTu, któremu życzę dalekich, międzykontynentalnych połączeń, dobrych wyników w pracy i zawsze tak sprawnej i miłej obsługi pasażerskiej — naziemnej i pokładowej.

NOTATNIK LOTU

Około 400 ton świeżych truskawek przewiozły w czerwcu br. samoloty LOTu z Warszawy do Szwecji. Starty do Malmoe, Goeteborga i Sztokholmu odbywały się wieczorem, by już rankiem szwedzcy konsumenci mogli zaopatrzyć się w soczyste owoce. Rejsy odbywały się samolotami Ił-14 oraz specjalnie wynajętymi na ten cel wielkimi maszynami typu An-12, które jednorazowo zabierały na pokład 16 ton truskawek. Loty wykonywano na zlecenie centrali handlu zagranicznego „Hortex".

* * *

W Warszawie odbyła się projekcja telewizyjnego filmu francuskiego o sportach i wakacjach jeździeckich w Polsce. Film ten wykonany został przez ekipę francuskiej telewizji w stadninie w Białym Borze koło Koszalina.

Popularność tzw. „wakacji w siodle" wśród francuskich entuzjastów jeździectwa rośnie z roku na rok. W bieżącym sezonie przyjedzie do Polski ponad 150 Francuzów, którzy odpoczywać będą w Białym Borze.

Podróż z Paryża do Warszawy i dalej do Koszalina turyści francuscy odbywają na pokładach samolotów PLL LOT, co zostało także uwiecznione na taśmie filmowej.

* * *

W związku z otwarciem XXXVI MTP PLL LOT wprowadziły 9 i 10 czerwca na trasie z Warszawy do Poznania i z powrotem duże samoloty turbośmigłowe typu Ił-18. Zabrały one komplet pasażerów.

* * *

W czerwcu obowiązywały na trasie Warszawa — Poznań 50-procentowe zniżki studenckie, udzielane na 20 minut przed odlotem samolotu, wg zasady „w miarę wolnych miejsc" Tego rodzaju zniżki biletowe zostaną wprowadzone 15 września br. na wszystkich liniach krajowych LOTu.

* * *

Nakładem PLL LOT wyszły ostatnio z druku plany Poznania. Zyskały one duże powodzenie wśród naszych targowych pasażerów.

* * *

W rekordowym czasie zaledwie pięciu dni zbudowany został na warszawskim Okęciu specjalny taśmociąg bagażowy o długości ponad 40 metrów. Jest on dziełem specjalistów z Mikołowskich Zakładów Budowy Maszyn Górniczych. Taśmociąg zainstalowano w pawilonie przylotowym dworca zagranicznego, który zbudowany został z funduszów inwestycyjnych PLL LOT w równie rekordowym czasie sześciu miesięcy. Urządzenie to znacznie usprawnia i przyspiesza odprawę podróżnych przylatujących do naszego kraju.

* * *

Biuro Sekretariatu Międzynarodowego Komitetu Oświęcimskiego nadesłało nam kopie listów, otrzymanych od uczestników kwietniowej wycieczki na uroczystości odsłonięcia pomnika w byłym obozie hitlerowskim. W liście Sekretariatu czytamy m. in.: „Pragniemy zaznaczyć, że wszyscy nasi goście wyrażali się w samych superlatywach o obsłudze LOTu, tak jeśli chodzi o placówki zagraniczne jak i o pracowników, z którymi zetknęli się w czasie podróży samolotem. My ze swej strony pragniemy złożyć podziękowanie za wydatną pomoc, jaką otrzymaliśmy od LOTu przez cały okres przygotowywania uroczystości".

Zdjęcia w numerze: M Kobrzyński i CAF



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 27 (834) z dnia 2 lipca 1967 r. „Skrzydlatej Polski".